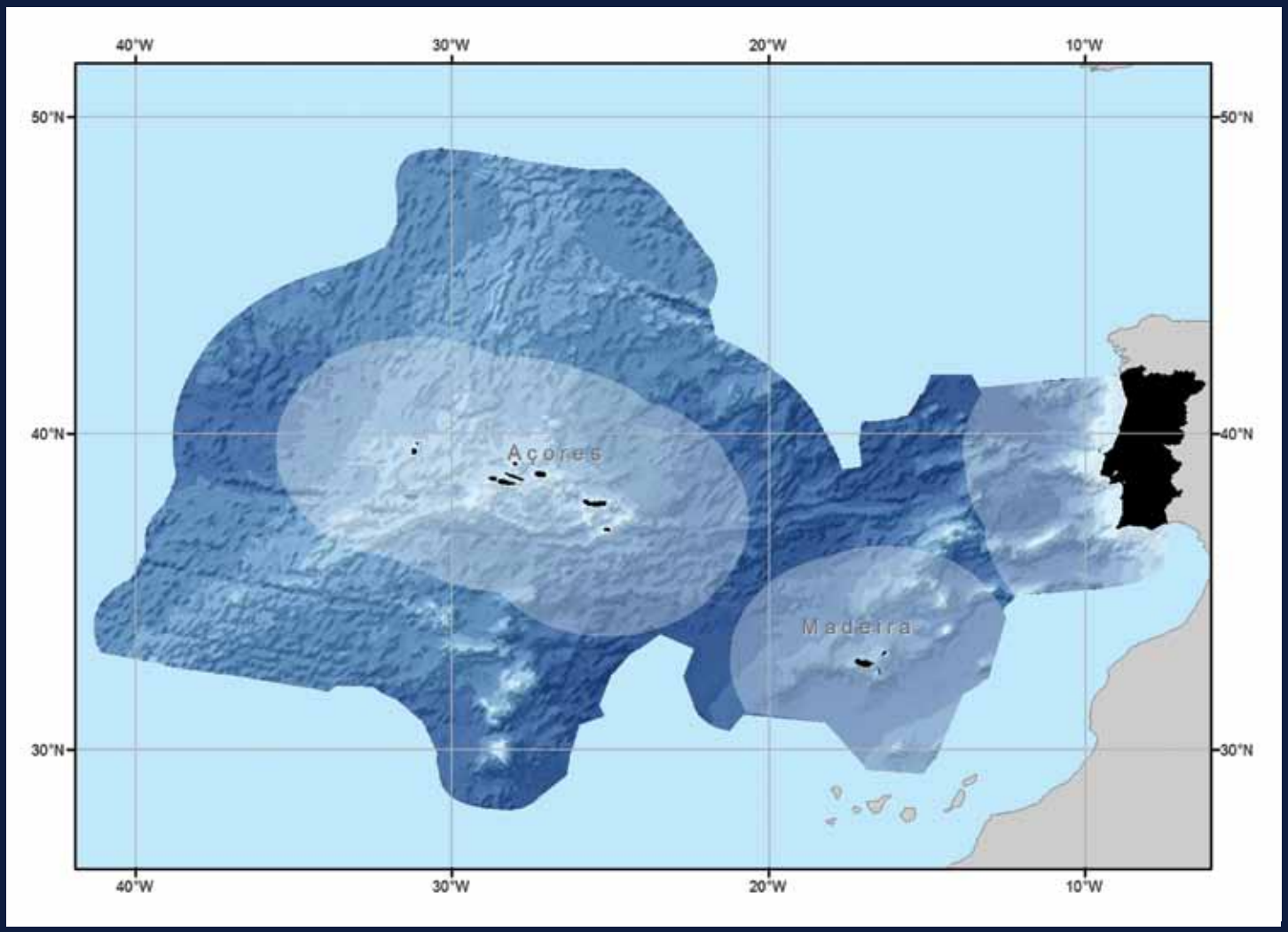
REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA · Nº 480 · ANO XLIII

DEZEMBRO 2013 · MENSAL · € 1,50



A PLATAFORMA CONTINENTAL

OUTRA VEZ A PAZ...

«Preciso de levar aos homens o ramo de oliveira ...
Por enquanto não há lugar nenhum onde o pousar...
Mas voarei a qualquer preço... enquanto não cair de cansaço...
Voarei, voarei, voarei...».

Dom Hélder da Câmara,
Bispo brasileiro.

Na habitual mensagem que nos é solicitada na quadra natalícia, ainda recentemente abordámos o tema da paz.

Apesar do pouco tempo decorrido, fazemo-lo novamente com o carinho que nos merecem os valores mais sagrados e simultaneamente mais frágeis da humanidade.

E percorrendo as nossas memórias deixaremos nas galerias os nomes incontornáveis que foram ao longo da história alimentando a paz nas suas palavras e atitudes (Mahatma Gandhi, Luther King, Desmond Tutu, D. Hélder da Câmara, entre outros) e falaremos de alguém muito menos mediático, mas cujo exemplo não deixa de ser impressionante.

Chama-se Elias Chacour e é um defensor da não-violência.

Nascido em 1939, é um bispo que vive no Norte de Israel.

Chegou à aldeia de Ibillin, na Galileia, quando era um jovem sacerdote em 1965.



Menino Jesus Peregrino
Josefa d'Óbidos

Conhecido pelos seus esforços para promover a reconciliação entre árabes e israelitas, define-se desta forma verdadeiramente notável: *sou um palestiniano, sou um árabe, sou um cristão e sou um israelita.*

Uma das suas iniciativas mais incríveis foi a construção de uma escola para as crianças palestinianas que vagueavam pelas ruas e que tinham grandes dificuldades no acesso ao ensino.

Hoje, a escola transformou-se num complexo que abarca desde o pré-primário à universidade (4.500 alunos) e inclui estudantes e professores de credo judaico, muçulmano ou cristão.

Chacour viaja frequentemente entre o Oriente Médio e outros países do mundo.

Em sentido contrário, muitos visitantes e peregrinos têm-se sentido atraídos pelo fenómeno e têm caminhado até Ibillin.

Em reconhecimento dos seus esforços humanitários, em 2001 foi nomeado "Homem do Ano" em Israel.

Chacour ainda não mudou o mundo, mas nas asas do seu sonho, continua a transportar milhares e milhares de jovens e hoje em Ibillin ninguém é questionado acerca das suas convicções religiosas.

Lá, o importante é estudar, saber mais, ser solidário, abraçar o mundo...

Lá não se ouve o ruído das armas, mas a tranquilidade de sorrisos. Muitos sorrisos.

Mas o nosso otimismo não se esgota em Chacour.

No dia sete do passado mês de Setembro, Sua Santidade o Papa Francisco, numa iniciativa que pareceu despropositada e não mais que uma perda de tempo aos olhos da esmagadora maioria dos analistas, convocou o mundo para uma jornada de oração pela paz a que chamou "um dia de jejum e de oração".

Este apelo surgiu após o terrível ataque com armas químicas contra populações indefesas, em território da Síria, e perante a possibilidade de uma ofensiva militar àquele país, por iniciativa de um conjunto de nações.

É o próprio Papa que se confessa: "O meu coração ficou profundamente ferido por aquilo que está a acontecer na Síria, e fica angustiado pelos desenvolvimentos dramáticos que se pré-anunciam".

Devemos confessar que também ficámos surpreendidos (mais uma vez) com esta iniciativa do Santo Padre.

E não esquecendo que houve iniciativas diplomáticas, acordos, grupos de pressão devidamente identificados, muitos acreditam que o clamor unânime que irrompeu da Praça de S. Pedro não foi ignorado pelo Céu.

Não sabemos por quanto tempo (de facto, não mudando os corações dos intervenientes é tudo muito frágil), mas esta foi claramente uma circunstância em que a paz saiu fortalecida.

Já sabemos que não és tu nem eu quem decreta a paz ou a guerra mas há no mínimo uma cultura latente de confronto, de conflito que urge trocar por outros sentimentos.

Em vez de aperfeiçoar armas, que tal aperfeiçoar-se as consciências?

Elias Chacour, o Papa Francisco, eu, tu, nós... já somos muitos.

A todos os militares, militarizados e civis da Marinha Portuguesa, às suas queridíssimas famílias, com uma saudação muito especial para os doentes e para os que estão longe do seu lar em missões de paz, os capelães da Marinha, implorando a proteção de Nossa Senhora do Mar, desejam um santo Natal cheio de alegria e de PAZ.

José Ilídio Fernandes da Costa
CMG Capelão

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 480 • Ano XLIII
Dezembro 2013

Diretor
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redação
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redação
1TEN TSN - COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redação e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

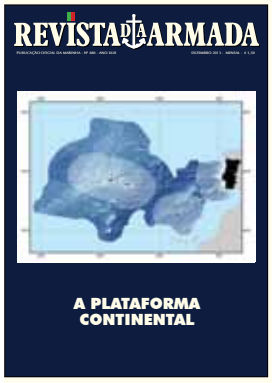
Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
revistaarmada.secretaria@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção
Smash Creative

Tiragem média mensal:
4500 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50
Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343



ANUNCIANTES:
LISSA - AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, Lda;
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



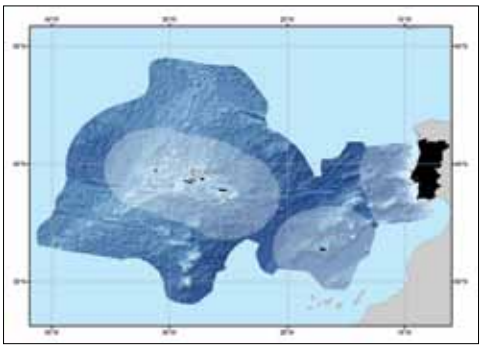
5

Esquadrilha de Submarinos
agraciada com a
Ordem Militar de Cristo

14

Divisas da Marinha
Valores que nos distinguem





18

A Plataforma Continental



28

Evocando o Mónaco
Setembro 1953
Quando pela 1ª vez Portugal
foi campeão mundial em vela

MENSAGEM DE NATAL	2
AGRADECIMENTO	4
GÉNESE DA CARTOGRAFIA NÁUTICA PORTUGUESA	6
SEABORDER 13	8
CREOULA. TESTEMUNHO DA VOCAÇÃO MARÍTIMA PORTUGUESA	10
INAUGURAÇÃO DA CAPITANIA DO PORTO DE LAGOS	12
FESTIVAL CABRILHO 2013 – 50º ANIVERSÁRIO	13
COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA	22
ESPADAS DA MARINHA	24
VIGIA DA HISTÓRIA 60	27
SAÚDE PARA TODOS 9	30
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (29)	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
100 ANOS DE SUBMARINOS EM PORTUGAL	CONTRACAPA



Foto Cláudia Pinheiro

AGRADECIMENTO

Ao deixar a Direção da Revista da Armada, após quinze anos de intensa actividade, não quero deixar de agradecer a todos aqueles que comigo aqui serviram e também aos muitos colaboradores que durante este longo período quiseram associar-se na feitura da nossa Revista, contribuindo assim fortemente para o prestígio e engrandecimento da nossa Marinha.

Tendo sempre presente o fortalecimento do Espírito de Corpo que sempre caracterizou a nossa Marinha, tentámos incutir na Revista uma vertente cultural bastante diversificada, sempre ligada ao mar, tornando assim a Revista da Armada cada vez mais uma referência obrigatória para a historiografia da Marinha.

Aos nossos leitores que nos seguiram atentamente, mês após mês, uma palavra de gratidão.

A todos, o meu sentido agradecimento.

Luís Roque Gomes

Cdte.

ESQUADRILHA DE SUBMARINOS AGRACIADA COM A ORDEM MILITAR DE CRISTO

No passado dia 25 de outubro, a Esquadrilha de Submarinos (ES) foi palco de uma série de eventos cerimoniais presididos pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, no âmbito das comemorações do centenário dos submarinos em Portugal.

Com a chegada do ALM CEMA à ES, procedeu-se à cerimónia de descerramento da placa comemorativa do centenário dos submarinos em Portugal, na sala museu. Para além das silhuetas dos submarinos das cinco Esquadrilhas, a placa conta com a seguinte inscrição: "*A 15 DE ABRIL DE 1913, A BORDO DO SUBMERSÍVEL ESPADARTE ATRACADO EM LA SPEZIA, FOI IÇADA PELA PRIMEIRA VEZ A BANDEIRA NACIONAL, MOMENTO QUE MARCOU O INICIO DA NAVEGAÇÃO SUBMARINA EM PORTUGAL*".







Seguiu-se um pequeno ato protocolar na sala VALM Conde Baguinho, em que, na presença do VALM COMNAV, do CALM FLOTNAV e dos membros da Comissão de Honra das celebrações do centenário dos submarinos em Portugal, o Comandante da ES ofereceu ao ALM CEMA a medalha em bronze comemorativa do centenário.

Pelas 11h30m iniciou-se, no hangar do mergulho, a cerimónia militar de condecoração da Esquadrilha de Submarinos com a Ordem Militar de Cristo – Membro Honorário, na presença de pelotão constituído por militares das guarnições da ES e unidades atribuídas, dos membros da Comissão de honra e convidados, entre os quais vários almirantes da Marinha, entidades civis e entidades internacionais.

Depois de lido um resumo da argumentação de base para concessão da condecoração e lido o alvará de concessão do Presidente da República, o ALM CEMA impôs a insígnia de Membro Honorário da Ordem Militar de Cristo ao Estandarte Nacional da Esquadrilha de Submarinos.

A cerimónia militar de condecoração da ES culminou com uma alocução pelo ALM CEMA e deu-se por terminada com a retirada do Estandarte Nacional da ES.

Seguidamente ocorreu a cerimónia de lançamento do álbum de memórias "Submarinos em Portugal", elaborado e patrocinado pela Comissão Cultural de Marinha, o qual foi apresentado pelo Diretor do Museu de Marinha.

Esta cerimónia concluiu com a oferta de um exemplar ao ALM CEMA pelo diretor da Comissão Cultural de Marinha.

Com autorização do ALM CEMA, deu-se por concluído o programa cerimonial, após o que foi servido um espumante de honra no mesmo local e oferecido um exemplar do álbum de memórias "Submarinos em Portugal" a todos os convidados.

No culminar de um ano de celebrações, passada esta efeméride de reconhecimento nacional e institucional da ES pelos serviços prestados ao País, ficou nas pessoas que nela servem, sejam submarinistas, mergulhadores ou de outras classes/especializações, o sentimento de tudo terem feito para dignificar e honrar a memória de todos quantos serviram próximo dos submarinos ao longo de um século.

Colaboração da ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

Em 15 de abril de 1913 o submersível Espadarte arvorou pela primeira vez a bandeira nacional, durante a cerimónia oficial de entrega em La Spezia, iniciando-se assim uma nova era na Marinha Portuguesa, a da navegação submarina, sinal inequívoco da vontade de continuar a afirmar Portugal como nação marítima.

A entrada ao serviço deste tipo de unidades navais, com características de operação e necessidades logísticas muito particulares, constituiu um desafio de monta, levado de vencida por uma notável capacidade de adaptação organizativa, estrutural e formativa, só tornada possível pelo contagiante entusiasmo, extremada dedicação e esforçado empenho de uma geração de marinheiros que marcou uma época e deixou raízes sólidas capazes de sustentar o futuro.



Foto ISAR A. Ferreira Dias

Passaram-se cem anos, atravessados por períodos de elevada conflitualidade militar, designadamente as duas guerras mundiais, os conflitos nacionais em África e a chamada Guerra Fria, ao longo dos quais, inicialmente os submersíveis, e posteriormente os modernos submarinos portugueses, constituíram um instrumento ímpar ao dispor das lideranças políticas para fazer vingar a liberdade de ação nacional, permitindo-lhes esgrimir um poder de dissuasão credível e uma capacidade de projeção de força reconhecida, que muito contribuiu para a manutenção da integridade territorial, para o reforço de Portugal no quadro das suas alianças e, consequentemente, para a independência nacional.

Tais créditos só foram possíveis de alcançar porque a vertente material teve permanentemente a seu lado um escol de pessoas de elevada têmpera, forjada na austeridade das condições de vida a bordo, moldada num espírito de corpo próprio de quem atua em ambientes extremos e valorizada por um elevadíssimo nível técnico, irregateável dedicação e indisfarçável orgulho na sua condição marinheira e submarinista.

Fazendo jus ao seu lema "Zelo, Aptidão, Honradez", a Esquadrilha de Submarinos e todos os que nela serviram ao longo de um século, contribuíram para manter viva a chama que há mais de quinhentos anos guiou os portugueses para o mar, constituindo um exemplo e uma referência em que a nação se revê e confia, e que lhe permite alimentar a certeza de que, com gente assim, o nosso mar continuará a ser um elemento fundamental à identidade e ao porvir de Portugal.

Pelo que foi dito, em reconhecimento dos altos serviços que ao longo de um século de existência foram prestados ao País em defesa da sua soberania, Sua Excelência o Presidente da República quis dar público reconhecimento com a concessão da Ordem Militar de Cristo à Esquadrilha de Submarinos.

GÉNESE DA CARTOGRAFIA NÁUTICA PORTUGUESA

Ao CALM Luís Roque Martins,
na ocasião em que termina o cargo
de Director da Revista da Armada
e uma longa e brilhante carreira na Marinha.

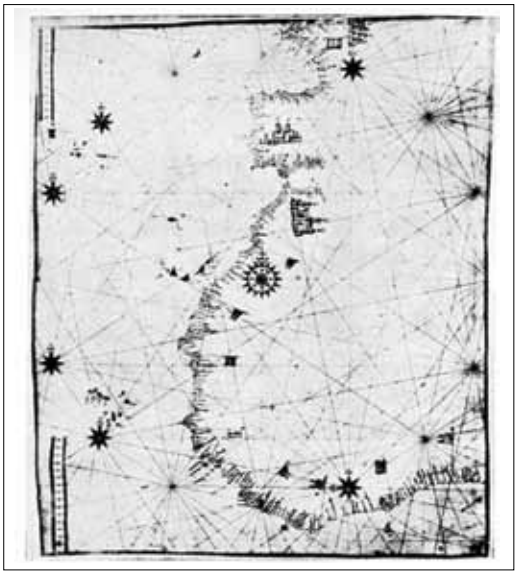
A cartografia náutica ter-se-á desenvolvido em Portugal graças a dois preciosos auxílios: mais indirecto um, o do almirante Manuel Pessanha, genovês contratado em 1317 por D. Dinis, através do contributo que deu às viagens de descobrimento, ao trazer técnicos seus conterrâneos para Portugal; de forma mais directa outro, o de Jácome de Maiorca, também alcunhado «o judeu das agulhas», filho do presumível autor do Atlas Catalão de 1375. Esteve em Portugal entre 1420 e 1427, e foi chamado pelo Infante D. Henrique, para instruir os navegadores portugueses designados para a exploração da costa de África. Sobre ele, refere Duarte Pacheco Pereira que era «mestre em cartas de marear, que ensinou a fazer àqueles com quem, os que em nosso tempo vivem, aprenderam».

D. Pedro, em carta de privilégio, de 22 de Outubro de 1443, refere que o Infante D. Henrique «tinha mandado elaborar uma carta náutica» de terras descobertas além do Cabo Bojador. É esta a primeira referência temporal conhecida sobre a produção de cartografia náutica portuguesa. Na mesma linha, Zurara afirma, na *Crónica de Guiné*, que cabe ao Infante D. Henrique o louvor de trazer ao conhecimento dos presentes e dos vindouros, o conhecimento das correntes e profundidades no Cabo do Bojador, da possibilidade de navegar nessa região, e de qual o verdadeiro traçado da linha da Costa. Refere, ainda, que no tempo do Infante D. Henrique, foram acrescentadas 450 léguas ao mapa existente.

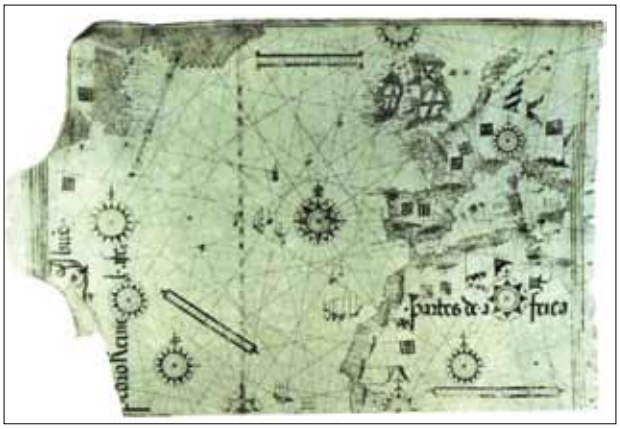
Nestas circunstâncias, e segundo Armando Cortesão, pode-se considerar o período de 1420 a 1460 como o prelúdio da cartografia náutica portuguesa. Contudo, não subsistem hoje exemplares de cartas náuticas portuguesas contemporâneas do Infante D. Henrique. Mas é de crer que, muitas cartas estrangeiras do séc. XV, como as de Fra Mauro (1459), Grazioso Benincasa (1463 a 1482) e Andrea Benincasa (1476), entre outras, se basearam em exemplares portugueses entretanto desaparecidos. O célebre planisfério, dito de Cantino, terminado em Setembro de 1502, que constitui o mais precioso espécime da cartografia náutica antiga portuguesa, foi copiado por (ou para) um espião italiano, a partir de um original português que se perdeu.

Como testemunhos da cartografia náutica portuguesa do século XV, recordam-se, ainda, a célebre carta náutica anónima de «circa» de 1471, abrangendo as costas da Europa e da África, desde a Ilha de Ouessant ao Golfo da Guiné, bem como a carta de Jorge de Aguiar (1492) e o fragmento anónimo do ANTT (c. 1500-1510).

A partir da viagem de Vasco da Gama, as cartas náuticas portuguesas abandonaram, progressivamente, as concepções ptolomaicas, e passaram a incluir belas iluminuras. Porém, as indicações de carácter eminentemente prático e náutico contidas nas suas extensas legendas, contrastam com as muitas fantasias da tradição anterior. Como inovação de vulto, a carta de Pedro Reinel, de c. 1504, contém uma escala especial de latitudes, inclinada, na região da Terra Nova.



Carta Náutica Portuguesa de «circa» 1471, a mais antiga carta portuguesa conhecida.



Carta de Pedro Reinel, com latitudes inclinadas, 1504.

A introdução da escala de longitudes por Jorge Reinel em 1519, o emprego da flor-de-lis para indicar o Norte nas rosas-dos-ventos, e o desenho de planos hidrográficos com vistas da costa rebatidas no plano horizontal, da autoria de D. João de Castro em 1538, constituem outras tantas contribuições portuguesas para o aperfeiçoamento da cartografia náutica. Nesta evolução, desempenhou um importante papel Pedro Nunes que, em dois tratados de 1537, intitulados «Sobre certas dúvidas da navegação» e «Em defesa da carta de marear», se referiu a diversas lacunas que as cartas náuticas portuguesas apresentavam.

Aos irmãos Reinel seguiu-se, até ao último quartel do séc. XVI, uma série de cartógrafos, como Francisco Rodrigues, João Freire, Lázaro Luís, Lopo Homem, Fernão Vaz Dourado, Gaspar Viegas, Domingos Teixeira, Sebastião Lopes, Diogo Sanches, João e Pedro Teixeira Albernaz, Bartolomeu Lasso e João Baptista Lavanha, representantes de uma nova fase da cartografia náutica portuguesa, caracterizada por um maior rigor e perfeição de execução. Lavanha, ao qual se devem um excelente mapa de Aragão, um Tratado de Arte de Navegar, um Regimento Náutico e a primeira tábua de amplitudes do Sol e os troncos particulares de léguas é, porventura, o último grande expoente do período áureo da cartografia náutica portuguesa.

Com o declínio do poder marítimo português, assiste-se, a partir do último quartel do séc. XVI, a um definhamento da produção de cartas náuticas, e a um comparativo atraso técnico relativamente a outros países, consubstanciado, por exemplo, na tardia adopção da projecção de Mercator, muito embora a ideia das latitudes crescidas representasse apenas um pequeno passo mais em relação ao que continha já o *Tratado da Sphera*, de Pedro Nunes, que antecedeu aquela em 32 anos. A isto não terá sido alheia, evidentemente, a influência asfixiante da Inquisição, embora seja verdade que aquela invenção era menos importante para os portugueses que, por navegarem, sobretudo, nas regiões tropicais, podiam usar, sem grande desvantagem, as cartas quadradas, o que não acontecia para outros povos que praticavam latitudes mais altas.

Como quer que seja, até ao século XVIII, a cartografia portuguesa esteve sempre mais virada para o mar, do que para o espaço terrestre. Por isso, não andaria longe da verdade Montesquieu, ao dizer que os portugueses tinham descoberto o mundo, mas desconheciam a terra em que nasceram.

Sendo certo que Fernando Álvares Seco, em 1561, desenhou aquele que foi o primeiro mapa impresso de Portugal, e Pedro Teixeira executou outro em 1662, restavam ainda sérias lacunas no conhecimento pormenorizado da cartografia terrestre do nosso país.

Manuel de Azevedo Fortes, nomeado em 1719 engenheiro-mor do reino, curiosamente o primeiro a professar, por escrito e entre nós, o cartesianismo, um dos fundadores da Academia Real da História Portuguesa, reconheceria que não havia, ainda, em Portugal, nenhuma carta particular «de nenhum dos seus bispados». Por isso, em 1722 imprimiu um «Tratado do modo o mais fácil e o mais exacto de fazer as cartas geográficas assim da terra como do mar, e tirar as plantas das praças, cidades e edifícios com

instrumentos e sem instrumentos...». Contudo, só o problema da demarcação das zonas de influência portuguesa e espanhola no Brasil, decorrente da assinatura do Tratado de Limites de Madrid, de 1750, levaria o governo português a incumbir Miguel António Ciera, engenheiro italiano natural do Piemonte de, sob a direcção de Gomes Freire de Andrade, realizar esse relevante trabalho de cartografia terrestre. Conquanto não chegasse a embarcar para o Brasil, Miguel Ciera, como professor de Matemática no Colégio dos Nobres em 1761, e de Astronomia na Universidade de Coimbra em 1772, formou cartógrafos e astrónomos portugueses, habilitados para o trabalho no Brasil, perenizado nos tratados de limites de Santo Ildefonso, de 1 de Outubro de 1777, e do Pardo, de 11 de Março de 1778.

Se a necessidade da cobertura cartográfica terrestre do país era já patente, o terramoto de Lisboa de 1755 fez sentir, com especial agudeza, a ausência de elementos para se proceder à reconstrução da cidade, assim contribuindo directamente para o desenvolvimento da cartografia urbana.



Carta de Pedro Teixeira, 1662.

Seria o filho de Miguel António Ciera, Francisco António Ciera, doutor em Matemática e lente de Astronomia da Academia Real da Marinha, o fundador da geodesia portuguesa. Em 1788, tendo como ajudantes Carlos Frederico Bernardo de Caula e Pedro Folque, iniciou os trabalhos de triangulação, tendentes à execução de uma carta topográfica de Portugal. Tais trabalhos foram frequentemente interrompidos, até pararem em 1803, devido a factores diversos sucessivos, como a campanha do Rossilhão, a «guerra das laranjas», as invasões francesas e a instabilidade política que se lhes seguiu. No mesmo ano de 1788, Miguel António Ciera deu início à publicação, com Custódio Gomes de Vilas Boas e Garção Stockler, das *Efemérides Náuticas*.

Teve então Portugal um brilhante iniciador no domínio da cartografia náutica e terrestre. Chamava-se D. Rodrigo de Sousa Coutinho. Diplomata e político era, acima de tudo, um espírito invulgarmente vivo, esclarecido e culto. Por isso, apercebeu-se que o desenvolvimento científico do País, nos domínios da cartografia náutica e terrestre, era indispensável ao seu progresso e sobrevivência. Com efeito, como poderia Portugal explorar, reivindicar e defender as terras que tinha em África, na Índia e no Brasil, sem saber exactamente os limites das suas possessões? Como poderia Portugal manter uma extensa navegação com essas partes do globo, sem ter cartas hidrográficas rigorosas e actualizadas? Nestas circunstâncias, em 1795, após uma carreira diplomática brilhante, durante a qual tomou conhecimento dos progressos da cartografia e da hidrografia em França e na Inglaterra, D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi nomeado Ministro de Estado, da Marinha e Ultramar, sucedendo a um outro notável Ministro, Martinho de Mello e Castro, que, por sua vez, sucedera a outro ministro extraordinário, o Marquês de Pombal.

Um dos primeiros actos do novo Ministro foi encarregar Francisco de Lacerda e Almeida, oficial da Armada, doutor em Matemática pela Universidade de Coimbra e lente da Academia Real da Marinha, de tentar a travessia de África, entre Moçambique e Angola, aproveitando a sua experiência e saber, pois já antes de 1791 este explorador ousado tomara parte na delimitação da fronteira sul do Brasil. A viagem do comandante Lacerda e Almeida através de África, meio séc. antes de Livingstone, não teve êxito, tendo nela morrido em 1798. No diário que deixou, verificamos ter sido o primeiro cientista a fazer observações astronómicas na África Central, incluindo cuidadosas determinações de longitude, pela ocultação dos satélites de Júpiter. Como pormenor de muito interesse para a nossa hidrografia, refere-se que, em fins de 1797, em preparativos para a travessia, o comandante Lacerda e Almeida, que era então Governador dos Rios de Sena (isto é, da Zambézia), enviou para a metrópole informações precisas sobre as marés em Quelimane, com indicação do estabelecimento do porto e das alturas de água em preia-mares de sizígias.



A Alvará com força de Lei, pelo qual Vossa Magestade he servida crear huma Sociedade Real Maritima, Militar e Geografica para o Defenho, Gravura, e Impreſſão das Cartas Hydrograficas, Geograficas e Militares

EU A RAINHA Faço ſaber aos que eſte Alvará com força de Lei virem: Que deſejando Eu por todos os modos poſſiveis ampliar e favorecer aquelles uteis conhecimentos, que tem huma connexão mais immediata, ſeja com a grandeza e augmento da Minha Marinha Real e Mercante, ſeja com a melhor defeza dos Meus Eſtados, ſeja com a extenſão das luzes, de que depende o mais exacto conhecimento de todos os Meus Dominios, para poder elevallos ao melhor eſtado de cultura, e promover as communicações interiores, aſſim como favorecer o eſtabelecimento de Manufacturas, que ſe naturalizem facilmente, achando huma ſituação territorial, que mais lhes convenha: E ſendo-me preſente de huma parte a falta e penuria, que ſente a Minha Marinha Real e Mercante de boas Cartas Hydrograficas, achando-ſe até na neceſſidade de compear as das Nações Eſtrangeiras, e de ſe ſervir muitas vezes de algumas, que pela ſua incorrecção expõem os Navegantes a graviſſimos perigos; e da outra parte reconhecendo a neceſſidade de publicar-ſe a grande e exacta Carta Geral do Reino, em que Tenho mandado trabalhar Peſſoas de grande merecimento, e que nada tem que invejar, no que ſe acha já principiado, aos outros eſtabelecimentos da meſma natureza, que exiſtem na Europa: E ſentindo igualmente a neceſſidade de fazer gravar para o ſerviço dos Meus Exercitos Cartas Militares, aſſim como Cartas, em que ſe deſineem as Obras Hydraulicas de Canaes, e outras ſemelhantes: Sou ſervida crear huma Sociedade Real Maritima, Militar e Geografica para o Defenho, Gravura, e Impreſſão das Cartas Hydrograficas, Geograficas, e Militares, organizada e compoſta da fórma e modo, que ſe contém nos ſeguintes Artigos: Ordenando que aſſim ſe execute, como Sou ſervida preſcrevello.

Dado no Palacio de Queluz em 30 de Junho de mil ſetecentos noventa e oito.

Primeira página do Alvará de D. Maria I, para a criação da Sociedade Real Marítima.

Ainda por iniciativa de D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi criada, em 30 de Junho de 1798, a «Sociedade Real, Marítima, Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares», que, na época, foi conhecida pela forma abreviada, de «Sociedade Real Maritima».

Este órgão era composto por quatro presidentes honorários, que eram os Ministros de Estado, por oficiais da Armada e do Exército, pelos lentes efectivos e substitutos da Academia Real de Guardas Marinhas, pelos lentes da Academia Militar, dois lentes da Universidade de Coimbra, alguns professores da Faculdade de Matemática, e pelo director-geral dos Desenhadores, Gravadores e Impressores. D. Rodrigo de Sousa Coutinho forneceu a esta Sociedade todas as cartas que se encontravam nos arquivos públicos, solicitando aos mosteiros e conventos as cartas hidrográficas originais existentes nos seus arquivos, cujas cópias pudessem interessar à cartografia geral. Foi nela que se gravou a «Carta dos Principais Triângulos das Operações Geodésicas em Portugal 1803», da autoria de Francisco Ciera.

Como afirmou D. Rodrigo de Sousa Coutinho, as cartas hidrográficas eram um documento da maior importância para a navegação e, por isso, deviam ser o principal objecto de atenção da Sociedade. O diploma que criou a Sociedade Real Marítima refere, claramente, a dificuldade em obter boas cartas hidrográficas, que era necessário adquirir das nações estrangeiras, algumas das quais, pelas suas incorrecções, expunham os navegantes a gravíssimos perigos.

A Sociedade Real Marítima estava dividida em duas classes. Uma era consagrada às cartas geográficas, militares e hidráulicas, actividade que, com o tempo, veio a ser distribuída por entidades diversas, como os Serviços Hidráulicos, a Junta de Investigações do Ultramar, a Sociedade de Geografia de Lisboa e, em especial, o Instituto Geográfico e Cadastral, depois o Instituto Português de Cartografia e Cadastro, e hoje Direcção-Geral do Território, bem como os Serviços Cartográficos do Exército, actualmente designados por Instituto Geográfico do Exército. Outra, tinha por objectivo a produção de cartas hidrográficas. Nela pode o Instituto Hidrográfico encontrar as suas raízes.

António Silva Ribeiro
CALM

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

SEABORDER 13

Portugal assumiu a Presidência da Iniciativa 5+5 Defesa em 2013, na sequência da reunião de Ministros da Defesa da Iniciativa que teve lugar em Rabat, Marrocos, na primeira quinzena de dezembro de 2012. Neste contexto, a Direção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN) foi constituída como Entidade Primariamente Responsável pela coordenação de todas as actividades atinentes à Presidência Portuguesa da Iniciativa 5+5 Defesa, onde se enquadrou o exercício SEABORDER 13.

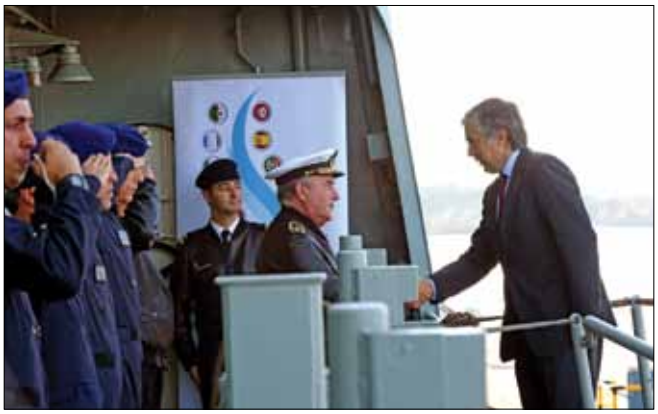
O exercício SEABORDER teve a sua origem em 2008, resultando da junção de dois exercícios então realizados no âmbito da iniciativa 5+5 Defesa: o português ABLE PROTECTOR, em formato *Live Exercise* (LIVEX), e o espanhol GALEÓN, no formato *Command Post Exercise* (CPX). Em 2008, 2009 e 2010, todos os países da Iniciativa 5+5 participaram nas reuniões de planeamento e nas duas fases do exercício SEABORDER, tendo participado meios aéreos e navais de Portugal, Espanha, França e Marrocos.

Tendo por base as reuniões de planeamento e preparação dos exercícios SEABORDER, foi elaborado um Manual de Procedimentos Comuns de Segurança Marítima com o objetivo de ser usado nos exercícios marítimos da Iniciativa 5+5 Defesa. Esse documento foi assinado no ano de 2010 pelos Chefes de Estado-Maior da Armada dos países da Iniciativa.

Em 2011, o SEABORDER foi organizado por Portugal, Espanha e Marrocos e contou com a participação de meios navais e aéreos dos 3 países. A fase CPX decorreu em Marrocos e a fase LIVEX em Espanha. Em 2012, foi organizado por Portugal, Espanha e Argélia e teve a participação de meios navais e aéreos desses 3 países e de Marrocos. A fase CPX decorreu na Argélia e a fase LIVEX em Espanha.



Equipa de boarding portuguesa (FZ Pelboard) embarcada no NRP Vasco da Gama e equipa de abordagem espanhola embarcada no SPS Vigia.



Chegada do MDN ao NRP Vasco da Gama recebido pelo Almirante CEMA.



Briefing do CTU 443.20.01 à comitiva embarcada no NRP Vasco da Gama.



MDN reunido com o Almirante CEMA e COMNAV.

Nos dias 2 e 3 de outubro, a Marinha organizou, na área marítima a sul de Portimão, a fase LIVEX do exercício SEABORDER 13, no âmbito da Iniciativa 5+5 Defesa.

A finalidade do SEABORDER foi exercitar, em ambiente conjunto e combinado, operações de segurança marítima e de salvaguarda da vida humana, como um contributo da ação do Estado no mar, de forma a assegurar o cumprimento das leis nacionais e internacionais aplicáveis. Os objetivos definidos para este exercício, englobaram o desenvolvimento das capacidades de execução do planeamento conjunto e combinado entre as autoridades marítimas, a melhoria da coordenação entre os Centros de Operações Marítimas e o estabelecimento de procedimentos comuns entre os Países da Iniciativa 5+5. Durante esta fase, os observadores exploraram a aplicação *Virtual Regional Maritime Traffic Center* (VRMTC), sistema de Comando e Controlo que tem por objetivo a monitorização da actividade marítima nas áreas de interesse e a troca de informação entre os Centros de Operações Marítimas dos Estados Membros.

Dos países que compõem a Iniciativa 5+5, estiveram presentes na fase LIVEX meios de Portugal, Espanha e Tunísia, bem como observadores de todos os países membros. Salienta-se que esta foi a primeira participação de meios da Tunísia neste exercício. Para o exercício foi formada a TU 443.20.01, comandada pelo CTU 443.20.01, CMG Croca Favinha, embarcado no NRP *Vasco da Gama*. Da Marinha Portuguesa, participaram no exercício, além do NRP *Vasco da Gama*, o submarino NRP *Tridente*, o NRP *Auriga* e o NRP *Centauro*. A Força Aérea Portuguesa empenhou uma aeronave P3C Cup+ e um Helicóptero EH101. De Espanha estiveram presentes o navio patru-

lha ESPS *Vigia*, uma aeronave CN-235 e um Helicóptero de Busca e Salvamento Super Puma. Finalmente, a Tunísia participou com uma equipa de abordagem embarcada no NRP *Vasco da Gama*. O cenário criado para este exercício consistiu na existência de um navio mercante suspeito, o N/M *Highlight* (simulado pelo NRP *Auriga*), que largara de um porto da América do Sul com material susceptível de ser utilizado para fabrico de armamento. Através dos Centros de Operações Marítimas envolvidos, foi efetuado o seguimento do navio ao longo do seu trânsito por águas da Mauritânia e de Marrocos, com destino à costa Sul portuguesa. A intenção dos suspeitos seria efetuar o transbordo desse material para a embarcação de pesca *Sword* (simulada pelo NRP *Centauro*), que estaria relacionada com um perigoso grupo terrorista. Esta embarcação de pesca, em trânsito do Mediterrâneo, foi monitorizada pelos Centros de Operações Marítimas dos países membros do Mediterrâneo, Argélia, Espanha, França, Itália, Líbia, Malta, Marrocos e Tunísia.

O LIVEX foi dividido em duas fases. No dia 2 de outubro, com os navios fundeados em Portimão, foram efetuadas ações de integração de força, tendo sido ministrado treino prático e teórico a bordo do NRP *Vasco da Gama* e efetuadas reuniões de coordenação entre representantes dos meios presentes, estabelecendo-se procedimentos comuns de atuação, com relevo para as diferentes equipas médicas e de abordagem presentes. No dia 3 de outubro, realizou-se o exercício seriado de demonstração de capacidades e de interoperabilidade dos meios participantes, numa área a cerca de 15 milhas a sul de Portimão. A fragata *Vasco da Gama* atracou no Ponto de Apoio Naval de Portimão onde embarcaram, entre outros, o Ministro da Defesa Nacional, os seus homólogos de Espanha e Marrocos e respetivas comitivas, observadores dos países membros da Iniciativa 5+5 Defesa e diversos órgãos de Comunicação Social. Para além dos Ministros da Defesa Nacional, assistiram a esta demonstração o Vice-Presidente da Câmara de Portimão, os Embaixadores de Espanha e de Marrocos, os Chefes de Estado-Maior-General das Forças Armadas de Portugal e Espanha, os Chefes de Estado-Maior da Armada de Portugal e Espanha, o Inspetor-Geral da Marinha de Marrocos, o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea de Portugal, o Vice-Chefe do Estado-Maior do Exército de Portugal, os Diretores-Gerais de Política de Defesa Nacional de Portugal e Espanha e o VALM Comandante Naval.



Briefing do chefe da secção de abordagem (1SAR FZ Múrias) à comitiva embarcada.



Vinda à superfície do NRP Tridente.



Desembarque por semi-rígida da equipa de abordagem do SPS Vigia.



Abordagem por Lynx MK95 método fast-rope da equipa de abordagem no navio suspeito – FV Sword (NRP Centauro).

O seriado do dia 3 de outubro incluiu uma vinda à superfície do NRP *Tridente*, demonstrações de manobra das aeronaves de patrulha marítima de Portugal e Espanha, abordagem do N/M *Highlight* pelas equipas de abordagem da Espanha e Tunísia, abordagem da embarcação de pesca *Sword* pela equipa de abordagem portuguesa através do método *fast rope* a partir de um helicóptero Lynx, e recolha de náufrago pelos helicópteros SAR da Força Aérea Espanhola e da Força Aérea Portuguesa.

Após a demonstração, e já com o navio em trânsito de regresso a Portimão, foi servido um almoço no hangar, tendo a fragata *Vasco da Gama* atracado novamente no Ponto de Apoio Naval de Portimão, onde se procedeu ao desembarque de toda a comitiva.

A forma profissional, responsável e empenhada evidenciada por todos os elementos pertencentes aos meios navais e aéreos que participaram no exercício SEABORDER 13, contribuíram para que fosse possível cumprir na íntegra o programa previamente aprovado, dando assim um forte contributo para o prestígio da Iniciativa 5+5, da Marinha, das Forças Armadas e, consequentemente, do País.

Colaboração do ESTADO-MAIOR DA FORÇA NAVAL PORTUGUESA

CREOULA

TESTEMUNHO DA VOCAÇÃO MARÍTIMA PORTUGUESA

Foi no dia 15 do mês de setembro que o Navio de Treino de Mar (NTM) *Creoula*, comandado pelo CFR Cruz Martins, entrou o rio Tejo ostentando com garbo os seus quatro mastros e todo o seu pano, depois de um longo e intensivo período de navegações, mas tendo já como horizonte o novo ano que se aproxima.

Construído em apenas 62 dias úteis, o *Creoula* foi lançado à água em cerimónia que contou com a presença do então Presidente da República, General Óscar Carmona. A Marinha ficou associada a esta cerimónia de forma indelével, através da guarda de honra constituída por uma companhia de marinheiros da antiga *Sagres* e da Banda da Armada que interpretou o Hino Nacional.

Passados 76 anos, o NTM *Creoula* continua ainda hoje a sulcar os mares, embora os tempos das duras campanhas nas gélidas águas da Terra Nova como bacalhoeiro tenham cedido passo, desde 1979, a novos desafios e dignificantes missões.

Com efeito, cabe agora a este histórico lugre de quatro mastros a missão, única no país, de Navio de Treino de Mar, tendo vindo a despertar, a sensibilizar e a instruir milhares de jovens para o mar e para a sua importância, proporcionando-lhes a genuína e inolvidável experiência de navegar nesta escola de mar, fortemente conotada com a nossa identidade marítima.

O ano de 2013 constituiu, para este navio de alvo casco, um ano mais de realização e sentido de missão cumprida. Foram quase 2000 milhas percorridas, que se consubstanciaram num total de mais de 4000 horas de missão, em que o navio mostrou toda a sua polivalência e versatilidade — foi convés da ciência e investigação para o conhecimento científico da biodiversidade marinha; foi ensinamento para os cerca de 500 jovens sedentos de saber e de contacto com o mar que nele navegaram; foi partilha de histórias com as mais de 8000 pessoas que o quiseram visitar e conhecer nos vários portos que praticou.

APRONTAMENTO DO NAVIO

A atividade operacional do navio iniciou-se com uma fase de preparação, aprontamento, treino e avaliação dos padrões de prontidão da Unidade, fundamental para garantir a sua segurança e operacionalidade. Este período, que aconteceu durante os meses de abril e maio, antecedeu o início das missões atribuídas ao navio e decorreu em várias etapas, culminando com a avaliação final da Equipa de Avaliação do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (EACITAN) a considerar que o navio responde solidamente aos padrões de prontidão que lhe estão superiormente definidos, nomeadamente no que diz respeito ao desempenho de funções em situações de emergência.

A 10 de maio, o NTM *Creoula* estava pronto e pôde comemorar o seu 76º aniversário, nesse mesmo dia, a navegar e a fazer o que o torna tão característico e único: ensinar, treinar e consciencializar jovens para o mar. Pela tarde, chegavam os primeiros instruendos do ano de 2013, os jovens associados do Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA), que embarcaram na baía de Sesimbra, numa curta mas intensa viagem de dois dias, tendo como principal objetivo o treino e adestramento dos jovens embarcados e o afinar dos procedimentos de receção de instruendos a bordo pela guarnição. No dia 12, pela manhã, o navio estava de regresso à Base Naval de Lisboa.



Foto Paulo Maria/INTERSLIDE

Creoula a navegar com todo o pano.



Instruendos em faina geral de mastros.

O *CREOULA* E O CONHECIMENTO DA BIODIVERSIDADE MARINHA

É uma perfeita parceria a que vem sendo mantida há já quatro anos entre o NTM *Creoula* e a equipa de investigadores da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), no âmbito do programa M@rbis (*Marine Biodiversity Information System*). Quando os mais de 70 investigadores e cientistas passaram a bordo, o navio transformou-se numa plataforma de investigação e partilha de conhecimento, onde se inventariam e caraterizam as espécies marinhas, se estuda e cartografa os seus *habitats*, onde, em suma, se investe no conhecimento do mar e nas suas potencialidades.

Os elementos que integraram a EMEPC 2013 embarcaram a 20 de junho, por um período de 20 dias, durante o qual desenvolveram os mais variados projetos: desde a observação e monitorização dos fundos marinhos e dos seus seres vivos por forma a mapear e registar o seu *habitat*, ao estudo do estado de conservação dos recifes coralinos ou ao registo fotográfico da evolução da biodiversidade em zonas específicas de recife.

A campanha M@rbis decorreu na costa sul do Algarve, tendo sido praticados vários fundeadouros, estrategicamente posicionados, a partir de onde se efetuaram mergulhos em mais de 120 locais, até aos 30 metros de profundidade. Foram mais de 500 horas de mergulho, metodicamente monitorizadas e controladas. Os vários biólogos que mergulharam nas águas algarvias organizavam-se em equipas de cinco elementos por mergulho, sempre supervisionados por mergulhadores especializados, que garantiam a segurança do equipamento, da preparação e execução do mergulho.

Porém, não foram só cientistas e peritos a participar nesta campanha. Também o Kit do Mar teve presença na M@rbis, ao premiar alunos do secundário, pelo trabalho desenvolvido em projeto escolar, com uma viagem no *Creoula*. Os jovens vencedores desta iniciativa, acompanhados pela professora coordenadora do projeto, tiveram, assim, a oportunidade de contactar durante vários dias com experientes biólogos e viver uma experiência única a bordo deste Navio de Treino de Mar.

A registar em imagens belíssimas, plenas de cor, quer os vários momentos desta viagem como surpreendentes pormenores de alguns dos espaços do *Creoula*, esteve, durante cerca de um mês, um fotógrafo profissional da revista Visão. Do trabalho deste fotógrafo resultou a reportagem fotográfica da campanha completa e um conjunto de vinte artigos de opinião que podem ser consultados no site da Visão online.

Mas o *Creoula* e esta missão do M@rbis que nele se albergou, ficaram também registados noutras reportagens. Várias equipas de jornalistas das estações televisivas SIC e RTP, bem como uma equipa da *National Geographic* e do *Discovery Channel*, e ainda o programa "Bombordo" a emitir na RTP, foram recebidas a bordo do navio, onde fizeram diversas reportagens da atividade desenvolvida no *Creoula*.

A missão foi ainda marcada pela presença de altas entidades a bordo. No dia 1 de julho, com o navio atracado em Portimão, foi recebido a bordo e navegou no *Creoula* o Secretário de Estado do Mar, Professor Manuel Pinto Abreu.

No dia 3 de julho, com o navio fundeado na baía de Portimão, o Contra-Almirante Silvestre Correia, Comandante da Flotilha e 2º Comandante Naval, acompanhado do Comandante da Zona Marítima do Sul e do Capitão do Porto de Portimão e Lagos, visitaram o navio e acompanharam ao vivo os trabalhos desenvolvidos a bordo.

Durante o período desta missão no Algarve, foram ainda recebidas a bordo várias entidades locais, de que se destacam os Presidentes das Câmaras de Lagos e de Vila do Bispo, contribuindo assim para a divulgação da Marinha e estreitamento das relações institucionais com estas regiões ribeirinhas.

O *Creoula* tem assim prestado, em cada campanha oceanográfica do projeto M@rbis que acolhe, o seu contributo para o aprofundamento do conhecimento científico e do mapa da biodiversidade do mar português.

UIM: O MAR COMO FORMADOR

De plataforma oceanográfica a vetor de sensibilização e promoção da literacia do mar, o *Creoula* tem sabido, ao longo de todos estes anos, mostrar a sua versatilidade, acolher diferentes iniciativas e desempenhar diferentes funções. E é neste contexto que emerge o importante papel que este navio tem assumido na formação e educação das camadas mais jovens.

A Universidade Itinerante do Mar (UIM), que tem como promotores as Universidades de Oviedo, do Porto e a Escola Naval, viu uma vez mais no NTM *Creoula* uma oportunidade de levar estudantes a navegar numa experiência única, que só um navio como este permite.

Com efeito, no dia 14 de julho, na Base Naval de Lisboa, embarcou um grupo de 4 cadetes da Escola Naval e 48 estudantes pré-universitários e universitários, bem como professores desses estabelecimentos de ensino, numa viagem de 25 dias, com passagem por Avilês, Marín, Leixões, Ílhavo, Berlengas e Cádis, de onde se regressou novamente a Lisboa.

Ao longo destes dias, o grupo participou em todas as tarefas de bordo, enfrentou as dificuldades do trabalho em equipa e observou a condução de um navio, aprendendo, aos poucos, as rotinas de bordo. Simultaneamente, os estudantes portugueses e espanhóis assistiam a palestras e conferências acerca dos mais diversos assuntos. Esta iniciativa foi coordenada por vários professores das três universidades e contou ainda com o enquadramento feito pelos cadetes da Escola Naval, enquanto chefes de grupo, aos alunos civis embarcados.

No dia da chegada a Avilês, na manhã de 19 de julho, o *Creoula* foi recebido com Banda de Música, e tinha no cais uma delegação das autoridades locais, encabeçada pela Presidente da Câmara de Avilês, Sra. Pilar Varela, que se deslocou a bordo a dar as boas vindas ao navio.

Nessa tarde, uma delegação do navio, constituída por oficiais, sargentos, praças, instruendos e professores embarcados, foi respeitosamente recebida na Câmara Municipal pela Presidente da Câmara, que se fez acompanhar do Vice-Presidente, do Vereador da Cultura e representantes das principais forças políticas, forças de segurança do Estado e diversas organizações públicas e privadas.

No final desse dia, o navio retribuiu com uma receção a bordo — «Pôr-do-Sol» —, onde marcaram presença as autoridades locais de Avilês e o Cônsul português nas Astúrias, Dr. Eduardo Pereira.

A passagem do *Creoula* por Avilês foi ampla e profusamente divulgada pelos diferentes meios de comunicação da cidade e região. Foram vários os jornais que fizeram do navio página de rosto e várias as entrevistas do Comandante do navio a estações televisivas.

No regresso de Espanha, o *Creoula* passou em Leixões, tendo os instruendos e uma representação do navio sido recebidos no salão nobre da Universidade do Porto pelo seu vice-reitor. No porto de Ílhavo, o navio recebeu a visita de várias entidades, nomeadamente, do Presidente



Visita a bordo, à chegada, da Presidente da Câmara de Avilês, Sra. Pilar Varela.



Guarnição do Creoula.

da Câmara de Ílhavo, Eng. Ribau Esteves, do Capitão do Porto de Aveiro e do Comandante do navio gémeo Santa Maria Manuela, que se juntaram num agradável «Pôr-do-Sol» no convés do *Creoula*.

Embarcou também em Ílhavo o Presidente da Câmara de Peniche, António José Correia, que, com uma postura sempre jovial e participativa, navegou no *Creoula* até ao concelho a que preside, tendo desembarcado na ilha da Berlenga. Durante este dia e com o navio fundeado, foi ainda recebida uma delegação da Comunidade Intermunicipal do Oeste, chefiada pelo Presidente da Câmara de Torres Vedras, Carlos Miguel, que se deslocaram a bordo acompanhados pelo Capitão do Porto de Peniche. Esta estadia nas Berlengas foi acompanhada por vários órgãos de comunicação local, que lhe deram grande relevo, e por uma equipa de reportagem da TVI, que nesse mesmo dia passou a reportagem no noticiário nacional.

A missão UIM terminou no dia 7 de agosto, na Base Naval de Lisboa, onde desembarcaram os jovens estudantes, depois de uma passagem pelo porto de Cádis. Na bagagem, levaram a certeza de uma aprendizagem que apenas o mar sabe transmitir.

APORVELA, BEE, MONTEPIO E CNOCA

Após a missão UIM, o *Creoula* continuou viagem no sentido da consecução dos objetivos traçados para o seu ano operacional. É assim que, no dia 19 de agosto davam entrada navio dentro, mais 49 instruendos da Associação Portuguesa de Vela (APORVELA). Viajaram até Cádis e posteriormente até Portimão.

Em Cádis o *Creoula* recebeu a visita do Cônsul Geral de Portugal em Sevilha, Dr. Jorge Monteiro, a quem foi oferecido um almoço convívio com a presença de jovens portugueses embarcados, e posterior assinatura do livro de honra do navio.

Sete dias de mar e dois portos depois os jovens velejadores deixavam o grande veleiro e davam lugar a 52 elementos vindos da *Bee*, uma organização cujo projeto tem o objetivo de proporcionar um conjunto de atividades diferentes e inovadoras ao ar livre, passando pelo conhecimento do mar, e que encontrou no *Creoula* a possibilidade de realização desse objetivo, tendo embarcado em Portimão, no dia 26 de agosto, numa viagem rumo ao Funchal.

À largada de Portimão, e fruto da visibilidade mediática que o *Creoula* tem tido, embarcou uma equipa de reportagem da RTP que acompanhou o início da navegação. Já no Funchal, foi recebida a bordo outra equipa de reportagem da RTP Madeira.

No dia 6 de setembro, o navio estava de regresso à costa de Portugal continental, para desembarcar em Portimão o grupo de aventureiros instruendos. Entre 6 e 8 de setembro foi a vez do grupo *Montepio* fazer o trânsito de Portimão a Lisboa.

A 13 de setembro, três dias antes de regressar à Base Naval de Lisboa, o NTM *Creoula* recebia, vindos do CNOCA, os últimos instruendos do ano operacional de 2013. Por isso, quando atracou ao cais, fê-lo acompanhado por elementos da mesma organização com que, meses antes, tinha iniciado as navegações com instruendos.

CONCLUSÃO

O NTM *Creoula* foi, em suma, para além da face visível da Marinha para os jovens civis que nele navegaram, cenário de cultura, de ciência e de formação, perpetuando uma tradição marítima que é parte inalienável da identidade e alma portuguesas.

Para os militares da guarnição, foi com justificado sentimento de orgulho que cumpriram mais um ano operacional, servindo a Marinha num navio histórico, construído em Portugal, num tempo recorde, e que enquanto quase todos os outros navios do seu tempo sucumbiram às duras condições dos mares gelados da Terra Nova, muitos por naufrágio, outros desmantelados, alguns vendidos para o estrangeiro, o *Creoula* a tudo sobreviveu e continua a navegar até aos dias de hoje, sempre com bandeira portuguesa e rumo ao futuro.

Colaboração do COMANDO NTM CREOULA

INAUGURAÇÃO DA CAPITANIA DO PORTO DE LAGOS

"Os tempos que vivemos são difíceis, mas neste edifício conseguimos congregar, várias vertentes como a fiscalização, segurança, atendimento, exercício de funções de capitão de porto, todas elas fazendo parte e estando reunidas na pedra angular da Autoridade Marítima Nacional. Com tudo isto estamos a investir na genética da ligação de Portugal ao mar e a dar corpo a esta expressão...". Foram estas algumas das palavras do Ministro da Defesa Nacional Dr. José Pedro Aguiar-Branco, aquando da inauguração da nova capitania do porto de Lagos e comando local da Polícia Marítima, onde ocorreu, igualmente, a tomada de posse do novo capitão do porto e receção de comando como comandante local da Polícia Marítima de Lagos, o Capitão-tenente Carvalho Pinto.





Este novo edifício encontra-se implantado num terreno cedido pela Edilidade de Lagos num dos locais mais nobres e emblemáticos da cidade, a avenida dos Descobrimentos, e faz par com a Marina de Lagos situada na margem oposta da ribeira de Bensafrim.

A inauguração da capitania do porto exprime a realização de um sonho com mais de 30 anos e a conjugação de várias sinergias que reforçam cada vez mais a ideia que quando as instituições trabalham de forma convergente e com orientação comum, atingem-se resultados com sucesso. O empenho profissional e pessoal da autarquia de Lagos na realização da obra e no recente voto de "congratulação" aprovado em assembleia municipal, transparecem claramente das palavras do Presidente da Câmara Municipal de Lagos, Dr. Júlio Barroso, ao aduzir que "*Este é um dia de grande importância para o Município e que acaba por dar corpo ao Voto de Congratulação que tive a honra de propor à Câmara Municipal, tendo sido aprovado por unanimidade, e reflete o testemunho sublime do orgulho das gentes desta terra na sua gloriosa história ligada ao mar ".*

A capitania do porto de Lagos foi instituída pela Rainha D. Maria II em 1839; desde esses longínquos anos aos nossos dias a área sob sua jurisdição foi sendo alterada, tanto demograficamente como geograficamente. Atualmente, devido à elevada extensão de linha marítima, que percorre as agrestes arribas Vicentinas entre a ribeira de Seixe e o mais tranquilo mar da costa Algarvia terminando na margem oeste da ria do Alvor, à crescente complexidade de variáveis existentes no domínio hídrico, aliado à transformação dinâmica da sociedade, levou a Direção-geral da Autoridade Marítima a repensar a sua estrutura local. Assim, e de forma a melhor servir os interesses das populações ribeirinhas, decidiu recolocar um capitão de porto, a tempo inteiro, à frente da capitania do porto de Lagos, homenageando, também, desta forma, as gentes de Lagos e a importância do município.

Neste contexto, o VALM Diretor-Geral da Autoridade Marítima referiu, na sua alocação que "*A Autoridade Marítima Nacional não podia continuar indiferente a esta vontade e por isso, num acrescido esforço decidiu corresponder ao desafio, não só construindo um edifício que dignificasse a sua presença nesta cidade, melhorando os serviços e o atendimento ao público, mas colocando ao serviço desta região e das comunidades ribeirinhas, um capitão do porto, a tempo inteiro.*"

O ponto mais protocolar da cerimónia ocorreu no momento em que o Ministro da Defesa Nacional descerrou a placa comemorativa de inauguração da infraestrutura, sendo posteriormente içada, na nova capitania do porto e comando local da PM, pela primeira vez, a bandeira nacional.

O pároco da Igreja de São Sebastião fez a honra de abençoar este sóbrio e digno edifício público.

A cerimónia terminou com um momento de convívio entre todos os convidados, onde foi servido um "algarve de honra".

Colaboração do DEPARTAMENTO MARÍTIMO DO SUL



FESTIVAL CABRILHO 2013
50º ANIVERSÁRIO

O Festival Cabrilho começou em 1964 e neste ano de 2013 celebrou o seu 50º aniversário, comemorando uma vez mais a viagem do navegador português João Rodrigues Cabrilho que, ao serviço do Rei de Espanha, efectuou a primeira viagem de exploração da costa da Califórnia, tendo largado de Navidade, na Costa Oeste do México, navegando para norte, com três navios (o galeão e navio bandeira '*San Salvador*', o '*La Victoria*' e o '*San Miguel*'), e tendo alcançado a baía de San Diego a 28 de Setembro de 1542.

Refira-se também que este ano, o *Cabrillo National Monument* onde se encontra a estátua do navegador português, celebra 100 anos de existência.

A Marinha começou a participar no Festival uns anos mais tarde. Em 1967, Mary Rose Giglitto, com dinamismo que lhe é reconhecido, convidou o almirante Sarmento Rodrigues para ser o Alto-comissário do Festival Cabrilho, e desde 1968 que a Marinha esteve sempre representada no Festival. Este ano o signatário foi o representante do almirante CEMA.

A constante permanência da Marinha é a prova da importância que é dada a este evento e a confirmação de uma vontade de manter uma forte ligação ao Festival Cabrilho, que como referiu o almirante Fuzeta da Ponte em 1992, "*Tem tanto de português como de marinheiro*". Em jeito de balanço refira-se que ao longo dos anos, a Marinha esteve também presente com navios. A primeira vez foi em 1978 com o NRP 'SAGRES' durante a sua 1ª viagem à volta ao mundo, e o mesmo navio esteve também em 1992 para o 450º aniversário da chegada de João Rodrigues Cabrilho à costa californiana.

O Festival decorreu em San Diego entre os dias 28 e 29 de Setembro, tendo Portugal estado representado pelo cônsul-geral em San Francisco, Dr. Nuno Mathias. Foi organizado como habitualmente através de uma estreita cooperação entre as autoridades americanas e as comunidades locais de emigrantes portugueses, espanhóis e mexicanos, e contou com os seguintes eventos:

- Cerimónia comemorativa e evocativa da chegada de Cabrilho a San Diego em 1542;
- Jantar e baile de celebração da descoberta de Cabrilho;
- Programa cultural na Base Naval de Point Loma.

O primeiro evento do Festival Cabrilho 2013 foi a cerimónia comemorativa e evocativa da chegada de Cabrilho a San Diego, realizada no *Cabrillo National Monument* junto ao monumento do navegador português e conduzida pelo Superintendente deste parque, Mr Tom Workman. A cerimónia iniciou-se com os hinos do México, Portugal, Espanha e Estados Unidos ao que se seguiram três alocuções:

- Mr. Tom Workman;
- Representante da Comunidade Indígena Americana, Mrs Jane Dumas, anciã na Nação Kumeyaay, na língua Kumeyaay (os índios Kumeyaay viviam nesta área onde chegou Cabrillo);
- Representante do México, Sr. Nico Saad, (esta última alocução é feita em rotatividade anual pelo representante de cada um dos quatro países e comunidade indígena americana que integram este Festival Internacional, cabendo este ano ao México).









O jantar e baile de celebração da descoberta de Cabrilho, organizado pelo Cabrillo Civic Club e pelo Portuguese American Social and Civic Club, foi o momento em que se juntam todas as entidades envolvidas na organização do Festival Cabrilho, entidades convidadas e acima de tudo representantes das diversas comunidades portuguesas na Califórnia. Proferiram uma alocução as seguintes entidades pela ordem apresentada:

- Dr. Nuno Mathias;
- CMG Paulo Sousa Costa;
- Eng. Idalmiro Manuel da Rosa – Presidente do Festival Cabrilho.

Na sua alocução, o signatário fez um balanço daquilo que foi a constante presença da Marinha e uma referência a alguém que foi o pilar deste Festival Internacional ao longo dos anos, mas acima de tudo uma grande amiga da Marinha: Mary Rose Giglitto é indissociável do Festival Cabrilho. Quando falamos de 50 anos de Festival temos sempre em mente a presença da Mary; por sua pressão, o Almirante CEMA tornou-se o alto-comissário para o Festival Cabrilho com estatuto permanente; pela sua forte relação com a Marinha, ela foi a primeira responsável para que a Marinha tenha mantido uma presença constante ao longo de 46 anos; por tudo isto, a sua memória foi evocada e o signatário agradeceu tudo o que por ela foi feito.

No final da sua alocução, em nome do almirante CEMA e em reconhecimento do esforço desenvolvido na organização do Festival Cabrilho 2013, o CMG Sousa Costa fez a entrega de ofertas às diferentes entidades portuguesas (Direcção do Festival Cabrilho, Presidente do Portuguese-American Social and Civic Club, Presidente do Cabrilho Civic Club, Presidente do Portuguese SES Hall), e a entrega do Diploma e do prémio pecuniário à Miss Cabrilho, Ms Natalie Christine Teles.

Na sua alocução, o Presidente do Festival Cabrilho, Eng. Idalmiro Manuel da Rosa, fez uma vez mais uma referência ao papel de especial relevo da Marinha, quer pela representação anual do almirante CEMA, quer pela tradicional atribuição anual do prémio pecuniário à Miss Cabrilho.

No programa cultural na Base Naval de Point Loma, realizou-se uma vez mais a encenação do desembarque de João Rodrigues Cabrilho, na Baía de San Diego a 28 de Setembro de 1542, com a entrada no porto de uma caravela de onde saiu a chalupa transportando um figurante de Cabrilho que desembarcou na Base Naval, onde se crê que terá sido o local de desembarque do navegador português. Em seguida houve lugar a uma série de espectáculos de danças tradicionais / folclóricas das comunidades mexicana, portuguesa e espanhola. Foi bem patente o interesse demonstrado pelo público em geral que se deslocou àquela Base Naval para assistir a este evento.

Paulo Sousa Costa
CMG



DIVISAS DA MARINHA

VALORES QUE NOS DISTINGUEM

«As marinhas pequenas também podem ser grandes: quando todas as suas actividades se enquadram numa doutrina correcta, quando a modéstia do material não significa incapacidade e quando o pessoal, sendo competente, é animado por um elevado espírito de corpo[1]».

As três principais divisas em uso na Marinha foram todas, de certa forma, ditadas pelo poder político vigente, durante um período relativamente curto, que não chegou a cinco décadas (1863-1911). Pelo que se depreende da leitura dos diplomas que estiveram na origem da sua concessão, estas divisas visavam, sobretudo, difundir os valores tidos, à época, como patrióticos, tendo também contribuído para o fortalecimento do espírito de corpo entre os militares que, desde então, serviram na Armada. Trata-se de um legado extraordinário, que a presente conjuntura aconselha dar a conhecer e preservar, no ano em que se celebram os 150 anos da divisa mais antiga, ainda hoje patente nos navios da Marinha.

No final do século XIX a Europa ainda se encontrava varrida pelos nacionalismos, em certa medida despoletados por dois acontecimentos que, no último quartel do século anterior, tinham levado a grandes transformações políticas e sociais em ambas as costas do Atlântico Norte: a declaração de independência dos Estados Unidos da América em 1776 e, escassos treze anos volvidos, a Revolução Francesa em 1789. Os tumultuosos acontecimentos que se sucederam à Revolução Francesa, um pouco por todo o continente europeu, vieram questionar os absolutismos, abrindo caminho a outras formas de organização política, de maior pendor parlamentar, representativo e liberal. Em muitos países, acabariam por constituir a antecâmara que ditou o fim das respetivas monarquias. Mais serôdio, pincelado aqui e ali com diferentes gradações, o clima social e político que se vivia em Portugal era também propício às mais variadas demonstrações e arremedos patrióticos, que foram conhecendo progressos esdrúxulos até à implantação da república em 1910.

Apesar das vicissitudes, de ordem vária, com que o país se viu confrontado ao longo de quase todo o século XIX, fortemente marcado pela instabilidade política, económica e social, coube ao rei D. Luís (1838-1889), por inspiração do seu Ministro da Marinha e Ultramar, a decisão de mandar colocar a primeira divisa patriótica a bordo dos navios da Armada Real, a exemplo do que sucedia noutras Marinhas naquela época. O principal objetivo visava fomentar um maior espírito de corpo entre as respetivas guarnições e contribuir para uma maior ligação à pátria, na medida em que muitos dos navios da Armada Real permaneciam, anos a fio, nas distantes colónias africanas e do longínquo Oriente, as mais das vezes em condições extremamente penosas e sem grande vínculo ao reino, local donde emanavam as decisões políticas e económicas que era necessário implementar naqueles remotos territórios.



José da Silva Mendes Leal.

Foto Biblioteca Nacional de Portugal

A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA (1863)

José da Silva Mendes Leal (1820-1886) assumiu as funções de Ministro da Marinha e Ultramar a 21 de fevereiro de 1862, que exerceu durante quase três anos, até 12 de dezembro de 1864. Do importante trabalho desenvolvido sob a sua égide, destacam-se a profunda reorganização operada no ministério por si tutelado, a reestruturação da Escola Naval e a criação do célebre Banco Nacional Ultramarino (BNU) que, apesar de ter sede em Lisboa, visava gerir, de forma integrada, todas as questões relacionadas com a política financeira e monetária das longínquas colónias ultramarinas. Considerado um dos escritores de referência do seu tempo, José da Silva Mendes Leal contava também com uma vasta obra publicada. Contudo, não foi por essa razão que alcançou o lugar proeminente que hoje ocupa na história da Marinha, mas tão-somente devido ao facto de, em 20 de março de 1863, ter assinado a portaria que determinava a colocação da divisa – A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA – na ponte dos navios da Armada Real:

«Manda Sua Majestade El-Rei declarar ao conselheiro inspector do arsenal da marinha, que sendo muito conveniente estimular por todos os modos os brios patrioticos e os nobres sentimentos, ha por bem ordenar que imme-

diatamente faça apromptar e assentar nos navios que tenham tombadilho no vau d'este, e nos outros no ponto mais visivel da tolda, a seguinte inscripção em letras de metal bem visiveis = A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA! =. O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se communica ao citado conselheiro inspector para sua intelligencia e devidos effeitos. Paço, em 20 de março de 1863 = José da Silva Mendes Leal»[2].

Em virtude da semântica plural da palavra "contempla" – olhar com admiração; dar como prémio ou prova de estima; tratar com benevolência – esta divisa pode, por isso, assumir diferentes leituras. Levando em conta o espírito coevo e o perfil de José da Silva Mendes Leal, consideramos, salvo melhor opinião, que terá sido a primeira que esteve na base da sua formulação.

José da Silva Mendes Leal nasceu em Lisboa a 18 de outubro de 1820, tendo-se destacado ao longo da vida em diversas áreas, designadamente, como escritor, jornalista, político e diplomata. Contra a vontade dos pais, aos 15 anos abandonava os estudos eclesiásticos no mosteiro de São Vicente de Fora, altura em que se tornou funcionário da recém-criada Biblioteca Nacional de Lisboa, começando a escrever peças de teatro e, pouco depois, comentários políticos e artigos de fundo, que tiveram enorme aceitação nas revistas *O Panorama* e *Revista Universal Lisbonense,* à época títulos de referência das elites em Portugal. Tendo-se evidenciado, desde muito novo, como escritor e dramaturgo, nesta última atividade conheceu o sucesso logo aos 19 anos, quando o teatro da rua dos Condes estreou a sua peça *Os Dois Renegados* e, no ano seguinte, uma outra, intitulada *O Homem da Máscara Negra.*

Dados os primeiros passos na vida política na década de 40, transitou para a secretaria da Câmara dos Deputados, encetando uma colaboração com diversos jornais e revistas de forte conotação partidária. Após a guerra civil da Patuleia foi chefe de redação de diversos periódicos, altura em que se aproximou do Partido Histórico. Privilegiando o ensaio e o romance histórico, em detrimento dos textos de cariz político para a imprensa, ingressou na carreira diplomática e foi nomeado diretor da Biblioteca Nacional de Lisboa, cargo que exerceria até falecer.

Depois de cessar funções como Ministro da Marinha e Ultramar, foi por três vezes eleito deputado por Ponta Delgada, antes de em 1869 assumir a pasta do Ministério dos Negócios Estrangeiros. Ascendeu a Par do Reino em 1871, prosseguindo depois a carreira como ministro plenipotenciário, primeiro em Madrid e, posteriormente, em Paris, onde foi o comissário de Portugal na Exposição Universal que aí se realizou em 1878. Por razões de saúde, no início de 1886 solicitava a exoneração do cargo de Embaixador de Portugal em Madrid, vindo a falecer aos 65 anos, em Sintra, a 22 de agosto desse ano.



Foto Revista da Armada

O infante D. Henrique e a sua divisa.

Depois de uma vida plena, durante a qual foi agraciado com inúmeras comendas e condecorações, destacou-se como escritor de referência, jornalista, deputado (1851-1852, 1858-1862, 1864-1865 e 1868-1870), diretor da Biblioteca Nacional de Lisboa (1857-1886), Ministro da Marinha e Ultramar (1862-1864), Presidente da Câmara dos Deputados (1869), Ministro dos Negócios Estrangeiros (1869-1870), Par do Reino (1871), Ministro Plenipotenciário em Madrid (1871-1874), Ministro Plenipotenciário em Paris (1874-1881), Conselheiro de Estado (1881-1883) e Embaixador em Madrid (1883-1886), tendo legado à Marinha a divisa que ainda hoje permanece a bordo dos seus navios. Face ao exposto, considera-se que o seu nome reúne condições para ser eleito patrono de curso da Escola Naval.

Não obstante as inúmeras vicissitudes e alterações de regime que Portugal desde então conheceu, há 150 anos que o lema A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA subsiste a bordo dos navios da nossa Marinha. No entanto, na sequência da implantação da república em 1910, a base metálica onde se encontram as célebres palavras passou a ter as cores da bandeira nacional – o verde e o vermelho – que surgem em idênticas proporções, a exemplo do que sucede no estandarte nacional.



Des. José Cabrita

Brasão de armas da Marinha.

TALANT DE BIEN FAIRE (1894)

Por razões meramente conjunturais, 30 anos volvidos sobre a aprovação do lema A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA, este era mandado substituir pelo rei D. Carlos I (1863-1908) que, por sinal, havia nascido no ano em que a primeira divisa fora outorgada pelo ministro José da Silva Mendes Leal. Com efeito, a 5 de julho de 1894, em razão das comemorações dos 500 anos do nascimento do infante D. Henrique (1394-1460), o rei mandava, através do Conselho do Almirantado, publicar em Ordem da Armada o seguinte:

«*Considerando do maior interesse moral que a marinha de guerra portu-*

gueza tenha sempre ante os olhos uma legenda breve e incisiva, que lhe estimule os brios e avive as recordações de um passado glorioso, impondo-se pela sua alta significação histórica ao respeito de nacionais e estrangeiros; Reconhecendo-se que nenhuma outra corresponde a esse carácter sugestivo e tradicional melhor do que a divisa adoptada pelo Infante D. Henrique, iniciador da nossa brilhante epopêa; Sua Magestade El-Rei, desejando consagrar perenemente a recordação do quinto centenário do grande Infante com tanto explendor celebrado há pouco tempo pela cidade do Porto e pelo paiz inteiro, e aprazendo-lhe dar um novo testemunho de consideração pela marinha portugueza, representante e leal depositaria das mais eminentes tradições da história patria:

Manda, pelo conselho do almirantado, que o lemma até hoje adoptado nos nossos navios de guerra seja substituído pelas palavras Talant de bien faire, *que ficarão d'ora avante sendo a* divisa *da marinha de guerra portugueza devendo essa divisa ser inscrita, em todos os seus navios em logar de honra e bem visível sobre a tolda e figurar, segundo a forma devidamente regulamentada, nos brazões, emblemas, monografias e timbres da marinha de guerra*».

Ativado em 1892, em grande medida por naquela época se considerar que a direção superior da Armada Real deveria estar a cargo de um órgão colegial, o Conselho do Almirantado era presidido pelo próprio Ministro da Marinha, enquanto a estrutura administrativa do respetivo gabinete era composta por dois oficiais generais, além de um capitão-de-mar-e-guerra que exercia as funções de secretário. O mais antigo dos oficiais generais era, por inerência, o vice-presidente. Na sua dependência funcionavam sete repartições, organizadas com base no modelo napoleónico. De acordo com o respetivo regimento, o Conselho do Almirantado tinha por finalidade «*dirigir superiormente todos os serviços da armada exercendo as funções de comando em chefe, e as de administração e fiscalização, em tudo o que diz respeito à marinha de guerra e suas dependências*».

Face às naturais dificuldades geradas por este modelo de índole colegial, o Conselho do Almirantado foi formalmente extinto em 21 de dezembro de 1897. Só voltaria a ser ativado em 1994, agora noutros moldes, como órgão de conselho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Ditosamente – podemos hoje afirmar – naquela altura não foi publicado qualquer diploma com vista a conferir caráter legal à proposta de alteração da divisa, o qual teria forçosamente que revogar a portaria de 1863. Talvez por isso, a célebre divisa nascida do espírito do Ministro da Marinha José da Silva Mendes Leal continua presente e bem visível a bordo dos navios da Marinha Portuguesa, exortando todos os que neles se encontram embarcados a honrar o compromisso que, sob juramento solene, assumiram para com a pátria.

No entanto, se atentarmos bem, apenas a primeira parte da decisão do rei D. Carlos I, secundada pelo Conselho do Almirantado, e que visava substituir a divisa existente a bordo dos navios da Armada Real, não teve, felizmente, qualquer consequência. Por conseguinte, o novo lema – TALANT DE BIEN FAIRE – tornar-se-ia, de facto, a divisa da Marinha, passando a sublinhar, «*os brasões, emblemas, monografias e timbres da marinha de guerra*», conforme consta no brasão de armas da Marinha e respetivo estandarte heráldico.

Sendo a Escola Naval o local onde, por excelência, tem lugar a formação dos futuros oficiais e o lugar onde se cultivam, com maior denodo, os valores, os princípios e as tradições que norteiam a nossa Marinha, é com toda a propriedade que a divisa TALANT DE BIEN FAIRE sublinha o respetivo brasão de armas, constituindo motivo para que, no seu íntimo, os cadetes desenvolvam o desejo, a vontade e o esforço pessoal de perfeição e de bem-fazer, que eram apanágio do infante D. Henrique.



Des. José Cabrita

Brasão de armas da Escola Naval.

ESTA É A DITOSA PÁTRIA MINHA AMADA (1911)

A terceira e mais recente divisa em uso na Marinha – ESTA É A DITOSA PÁTRIA MINHA AMADA – foi aprovada pelo decreto n.º 150 da Assembleia Nacional Constituinte, de 30 de junho de 1911, na sequência da implantação da república no ano transato, diploma que estabeleceu a bandeira e o estandarte nacional, cujo artigo 3.º define que:

«A*s bandeiras das diferentes unidades militares serão talhadas de seda, a esfera armilar, em ouro, será rodeada por duas vergônteas de loureiro, também em ouro, cujas hastes se cruzam na parte inferior da esfera, ligadas por um lanço branco, onde, como legenda imortal, se inscreverá o verso camoniano: Esta é a ditosa pátria minha amada*».

Estabelecida em 1911, a divisa que se encontra presente nos estandartes nacionais dos três ramos das Forças Armadas é um verso do canto III de *Os Lusíadas,* através do qual Luís de Camões (*c.* 1525-*c.* 1580) coloca Vasco da Gama (*c.* 1469-1524) a descrever ao rei de Melinde a relevância da posição geostratégica de Portugal face aos demais reinos europeus:



Des. José Cabrita

Estandarte Nacional.

Eis aqui, quase cume da cabeça
da Europa toda, o Reino Lusitano,
onde a terra se acaba e o Mar começa
e onde Febo repousa no Oceano.
este quis o Céu justo que floreça
nas armas contra o torpe Mauritano,
deitando-se de si fora; e lá na ardente
África *estar quieto o não consente.*

Esta é a ditosa pátria minha amada,
à qual se o Céu me dá que eu sem perigo
torne, com empresa já acabada,
acabe-se esta luz ali comigo.
Esta foi Lusitânia, derivada
de Luso ou Lisa, que de Baco antigo
filhos foram, parece, ou companheiros,
e nela então os íncolas primeiros.

Muito embora a evolução dos acontecimentos tenha posto termo à monarquia em Portugal, apraz-nos registar o facto de a república ter mantido as divisas anteriormente atribuídas à Marinha Real pelos reis D. Luís e D. Carlos I, às quais acrescentou ainda uma terceira, que desde então figura nos estandartes nacionais das Forças Armadas. Talvez devido ao pendor eminentemente patriótico das três divisas em uso na Marinha, estas também resistiram à alteração de regime resultante da *Revolução de Abril* em 1974.

Sem disso darmos conta, quando percorrermos, por ordem cronológica, as divisas em uso na Marinha, caminhamos do particular para o geral. A mais antiga – A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA – que no passado dia 20 de março cumpriu 150 anos, é, sobretudo, a divisa dos navios da Marinha. A segunda – TALANT DE BIEN FAIRE – entrou em vigor em 1894 e celebra 120 anos a 5 de julho do próximo ano. É, formalmente, a divisa de toda a Marinha, que pelo seu significado foi em boa hora adotada pela Escola Naval. E, por fim, a mais recente – ESTA É A DITOSA PÁTRIA MINHA AMADA – que a 30 de junho 2011 cumpriu o seu centenário, tendo sido escolhida pela Assembleia Nacional Constituinte para conferir cunho patriótico aos estandartes nacionais das Forças Armadas.

A concluir, relembramos que, além de outros relevantes símbolos e tradições, o NRP *Sagres* é, presentemente, o único navio onde se encontram patentes as três divisas: a primeira, nas rodas do leme; a segunda, a estibordo a ré da figura de proa; e a terceira, no respetivo Estandarte Nacional. Além de repositório dos mais relevantes princípios, valores e tradições que nos enformam, importa realçar que o navio-escola *Sagres* constitui igualmente um dos derradeiros elos nas últimas décadas não quebrados entre Portugal e a sua vocação marítima, apenas possível graças à visão estratégica daqueles que, neste período, conduziram os destinos da Marinha. Numa época em que tanto se fala da necessidade e da importância de Portugal "regressar ao mar", convém recordar que a Marinha sempre aí esteve, resiliente, de corpo e alma, salvaguardando os interesses e os recursos estratégicos nacionais e vigiando a fronteira ocidental da Europa.





Fotos CFR António Gonçalves

As divisas da Marinha no NRP Sagres.



O busto e a divisa do infante no átrio da Escola Naval.

O navio-escola *Sagres* é ainda o único navio da Marinha que cumpre estritamente com o estipulado na portaria de 1863 que, recordamos, mandava colocar a divisa A PATRIA HONRAE QUE A PATRIA VOS CONTEMPLA no tombadilho. Face à inexistência de castelo de popa, que é uma característica de alguns veleiros, nos restantes navios aquela inscrição encontra-se aplicada na superstrutura da ponte, cuja visibilidade é francamente menor, nomeadamente para os elementos que integram as respetivas guarnições.

Em virtude de, no átrio da Escola Naval, os cadetes se depararem, diariamente, com a célebre divisa – TALANT DE BIEN FAIRE – que os exorta a um esforço pessoal no sentido de buscarem a perfeição através do estudo, da entrega e da sua ação, entendemos que aquele lema deveria estar igualmente patente, em local bem visível, a bordo do NRP *Sagres,* na medida em que o embarque naquele navio constitui um elemento fundamental para a formação dos futuros oficiais da Marinha. Cumprir-se-ia, assim, com o deliberado pelo Conselho do Almirantado em 1894.

António Manuel Gonçalves
CFR
Membro do CINAV

Texto adaptado da conferência proferida a bordo do NRP *Sagres* a 22 de maio, por ocasião das comemorações do Dia da Marinha.

Agradecimento:
Sendo este o derradeiro número da revista dirigido pelo senhor Contra-almirante Luís Augusto Roque Martins, aproveitamos o ensejo para publicamente agradecer as reiteradas palavras de incentivo à nossa colaboração com a *Revista da Armada*, que desde 2005 se traduziu em mais de uma centena de artigos, em cerca de 250 páginas. As divisas abordadas neste artigo traduzem fielmente o espírito com que, durante quinze anos, dirigiu a *Revista da Armada*.

Notas:

[1] *Contra-almirante Manuel Pereira Crespo,* Subsídios para uma Estratégia Naval, *Separata dos Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, 1954, p. 118.*

[2] *São nossos todos os sublinhados.*

A PLATAFORMA CONTINENTAL

A crise que se instalou em Portugal nos últimos anos levou o poder político a olhar para o potencial marítimo nacional, ambicionando um eventual contributo da exploração do mar para o desenvolvimento económico nacional. Para além da definição de estratégias marítimas, da organização de debates e sessões dinamizadoras da atividade marítima e do patrocínio político a um conjunto de projetos de exploração económica na zona costeira, muito do esforço nacional tem-se focado no processo de reclamação de extensão da plataforma continental. Este artigo descreve, sucintamente, a evolução dos conceitos e relevância associados à plataforma continental e à sua extensão, identifica o contributo da Marinha para a materialização deste desígnio nacional e especula sobre os potenciais proveitos que podem advir deste processo.

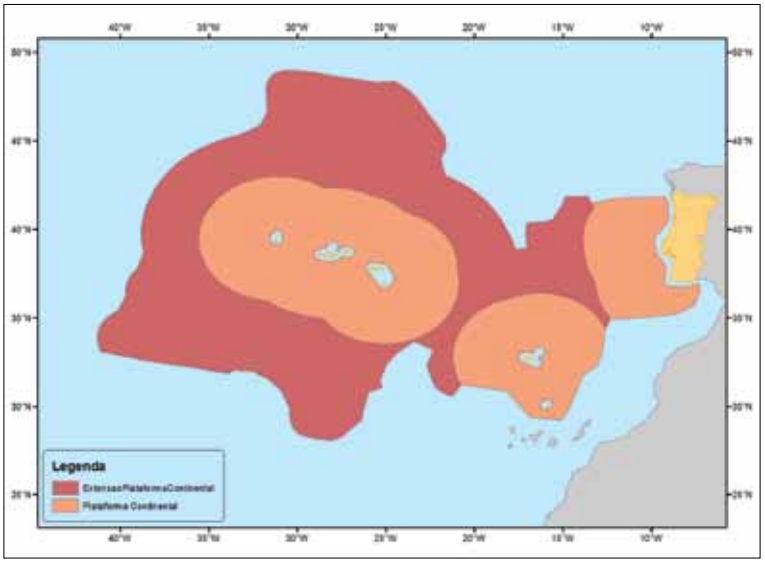
A EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE PLATAFORMA CONTINENTAL

Segundo o estrategista americano Mahan[1], na teoria que desenvolveu no final do século XIX sobre estratégia marítima, o poder marítimo é uma expressão do poder nacional que depende da localização geográfica, da configuração da costa e da extensão do território, da dimensão da população marítima, do caráter nacional, e do caráter e política dos governos. Aos dias de hoje, o conceito de extensão do território considerado pelo estrategista americano, tem de incluir os espaços marítimos sob soberania[2] e jurisdição[3] nacional, podendo ainda ser considerados como relevantes os espaços marítimos sob responsabilidade nacional[4]. Ou seja, quanto mais território e espaços marítimos estiverem sob a alçada de um país, maior será o seu potencial de desenvolvimento e, consequentemente, de poder.

Sem entrar nos conceitos de soberania e jurisdição marítima dos tempos pré-históricos à idade média, podemos dizer que o mar territorial foi o primeiro espaço marítimo internacionalmente reconhecido e de aplicação geral aos países costeiros. A definição da largura deste espaço marítimo foi adotada no século XVII/XVIII por vários países. Tinha como paradigma o facto de um Estado costeiro exercer a sua soberania sobre o mar adjacente até ao limite geográfico em que se consegue fazer obedecer – *terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis*[5] (o domínio da terra acaba onde termina o poder das suas armas). Na prática este paradigma foi materializado baseado no alcance do tiro de canhão que seria, na altura, de cerca de três milhas náuticas[6].

Até ao século XIX, as ambições marítimas dos Estados costeiros estavam concentradas no transporte e comércio marítimo, na pesca, na defesa costeira contra um ataque inimigo e na projeção de força sobre outro Estado costeiro. Com o surgimento de determinadas tecnologias e de novas atividades de exploração subaquática, a coluna de água e o fundo marinho foram ganhando interesse e relevância económica.

O desenvolvimento do motor de combustão interna a partir de meados do século XIX foi um contributo significativo para a valorização e necessidade da exploração de crude e produção petrolífera. Em complemento à exploração terrestre, as necessidades energéticas levaram à instalação, no final do século XIX, da primeira plataforma de exploração de crude no mar territorial dos EUA, na Califórnia. Desta forma ampliava-se o espaço geográfico potencialmente contribuinte para a produção energética.



Área geográfica da plataforma continental.

Atendendo ao interesse dos países costeiros sobre os fundos marinhos, começou a ser internacionalmente discutido o seu eventual estatuto jurídico. Com este enquadramento, em 1924, no âmbito da Liga das Nações, foi tentado o estabelecimento de uma definição consensual de plataforma continental[7] e respetivos direitos dos Estados costeiros. O Comité responsável por esta tarefa tomou como referência geológica o facto de que, em termos científicos, nas imediações da zona costeira a variação da profundidade com a distância à costa era relativamente reduzida, surgindo depois uma zona de declive muito acentuado até se chegar a uma planície a grande profundidade. A primeira zona tinha sido designada por plataforma continental, a segunda por talude e a terceira por planície abissal. A preocupação principal dos países costeiros relativamente à plataforma continental não era a exploração do solo e subsolo, mas antes o facto de ser na plataforma que se encontravam a maior parte dos recursos piscícolas. No entanto, não foi consensual o estabelecimento legal do limite exterior da plataforma continental. A principal razão do desacordo foi que a caracterização deste espaço, com base no declive em cada local, fazia com que os limites exteriores variassem para cada zona costeira, pelo que alguns países seriam muito beneficiados quando comparados com outros.

Durante a II Guerra Mundial verificou-se a primeira intenção de exploração do subsolo marinho além do mar territorial[8], num acordo que envolveu a Inglaterra e a Venezuela. No final da guerra, num cenário de grande crescimento económico e consequente necessidade de acesso a fontes energéticas diversas, os EUA proclamaram unilateralmente o direito de soberania sobre o solo e subsolo marinho adjacente ao seu território. Foi argumentado que o solo marinho era a continuação geológica do território, tendo sido limitada a sua soberania às 100 braças[9] de profundidade[10], o que correspondia a 182 metros. Foi igualmente estabelecido que este regime em nada devia afetar o estatuto da coluna de água sobrejacente. A profundidade limite de 100 braças foi considerada por diversos autores como sendo arbitrária, não havendo uma razão específica para a sua invocação. Em diversos locais a margem continental poderia atingir profundidades menores e noutros locais maiores.

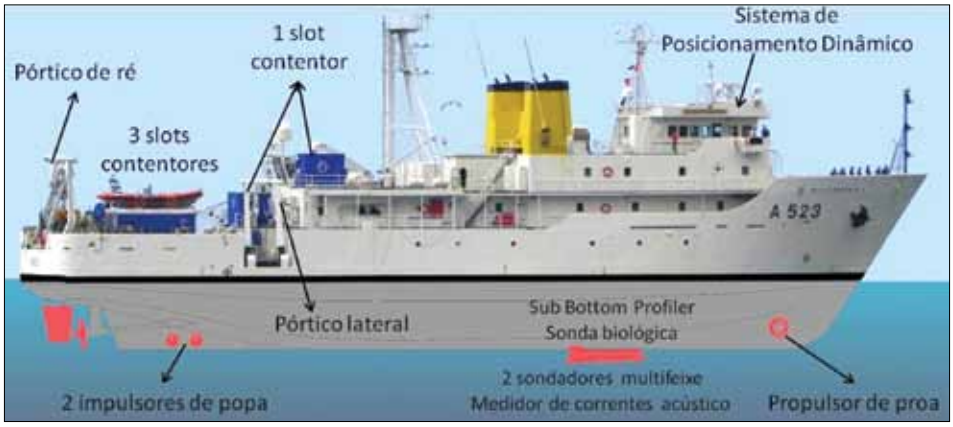
Em 1958, na sequência dos trabalhos da Comissão do Direito Internacional da ONU, foi aprovada, em Genebra, uma Convenção sobre a Plataforma Continental. Nesta Convenção foi aprovada uma definição jurídica de plataforma continental. Nesta definição a plataforma continental foi materializada para além dos limites do mar territorial, limitada à profundidade dos 200 metros ou, para além desse limite, até à profundidade máxima da capacidade de exploração dos recursos do solo e subsolo marinho. Na prática, esta definição não estabeleceu limites objetivos à plataforma

continental, uma vez que a natural e contínua evolução tecnológica ditaria frequentemente uma alteração aos seus limites.

Em 1967, na Assembleia Geral das Nações Unidas, o embaixador de Malta, Arvid Pardo, defendeu o fim das reclamações dos Estados sobre a plataforma continental, até que o seu conceito fosse claramente definido e aceite. Defendeu, ainda, o princípio de que o leito e subsolo marinho deveriam ser considerados património da Humanidade, sendo a sua exploração realizada em benefício de todos os países, dando preferência aos mais necessitados. Estas propostas foram bem consideradas e tidas em conta pela generalidade dos países.

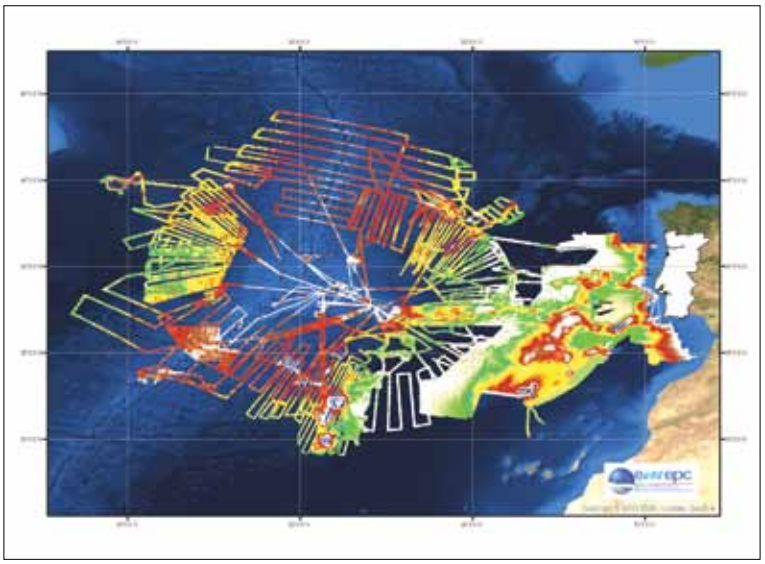
Em 1982, depois de vários anos de negociações e tratados intermédios, foi aprovada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). Esta convenção entrou em vigor em 1994, um ano após a 60ª ratificação. A CNUDM identificou e caracterizou diversos espaços marítimos onde os países costeiros têm diferentes competências, tanto ao nível da soberania como da jurisdição. Os espaços referidos foram as *águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva* (ZEE) *e a plataforma continental*. Os espaços marítimos que num dado âmbito não estão sob jurisdição ou soberania de qualquer país foram designados por *alto mar* quando se referem à coluna de água, e por *área* quando se referem ao solo e subsolo marinho.

Na CNUDM estão definidas as normas para a definição das linhas de base. Estas linhas são a referência para a medição da largura da maior parte dos espaços marítimos dos países costeiros. Na convenção foi estabelecido que a largura do mar territorial de um país se poderia estender até às 12 milhas náuticas das linhas de base, a largura da zona contígua seria medida a partir do limite exterior do mar territorial e se poderia estender até às 24 milhas náuticas das linhas de base e a largura da ZEE seria medida desde o limite exterior do mar territorial até às 200 milhas náuticas. Quanto à plataforma continental, o seu limite não foi exclusivamente definido com base em valores absolutos de distância a uma qualquer referência. A CNUDM estabeleceu que a plataforma continental de um país compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial até ao bordo exterior da margem continental ou até às 200 milhas náuticas das linhas de base. O processo de estabelecimento dos limites da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas foi denominado de *extensão da plataforma continental.*



Principais equipamentos, sensores e espaços de trabalho do NRP Almirante Gago Coutinho.

As condições de delimitação da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas são função de um conjunto de fatores geodésicos (distâncias), geológicos (espessura de sedimentos e continuidade geológica do fundo marinho) e hidrográficos (profundidade e declive do fundo), o que faz com que a sua determinação só seja possível após a realização de uma série de estudos marinhos multidisciplinares. Para avaliação da validade técnica dos estudos realizados pelos diversos países costeiros, para delimitação da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, foi estabelecida na CNUDM a criação de uma Comissão de Limites da Plataforma Continental. Esta Comissão emite recomendações sobre as delimitações da plataforma continental reclamadas pelos diversos países que, no limite, leva ao reconhecimento internacional do direito de soberania económica de um dado país a fundos marinhos para além das 200 milhas náuticas.



Levantamentos hidrográficos para a delimitação da plataforma continental [14].

Em 1997 Portugal ratificou a CNUDM. A ratificação da Convenção pelos países ditava o início de um período de 10 anos para apresentação das suas reclamações sobre a plataforma continental. Na sequência da publicação, em 1999, de orientações técnico-científicas para a extensão da plataforma continental, este prazo viria a ser ampliado em 2 anos, levando a que a reclamação nacional tivesse de ser apresentada até 2009.

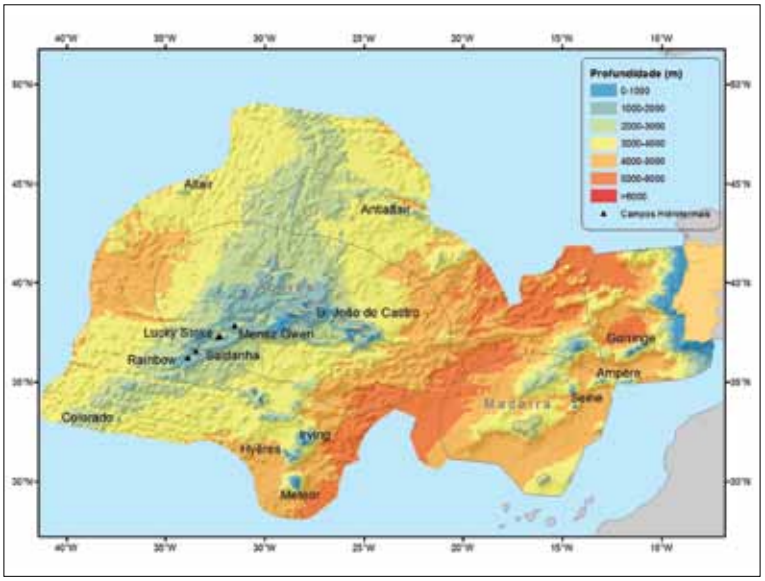
O processo interno de delimitação da plataforma continental por Portugal iniciou-se em 1998 com a criação da Comissão Interministerial da Plataforma Continental. Esta Comissão não realizou trabalhos técnicos de relevo tendo, no entanto, produzido em 2004 um relatório em que aconselhava a criação de uma estrutura dedicada e com orçamento próprio para realizar os estudos necessários e produzir a reclamação nacional. Igualmente em 2004 foi apresentado o relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, onde a extensão da plataforma continental foi apresentada como uma linha de ação de um vetor estratégico no âmbito de uma estratégia nacional para o mar.

Assim, em 2005 foi criada a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) especialmente dedicada a realizar os estudos necessários e a apresentar a proposta nacional de delimitação da plataforma continental além das 200 milhas náuticas.

Em 11 de maio de 2009 a EMEPC entregou na ONU a reclamação nacional de delimitação da plataforma continental. Foi a 44ª proposta a dar entrada neste organismo, não tendo ainda sido apreciado o seu conteúdo. Pelo ritmo dos trabalhos de análise das propostas dos diversos países, estima-se que a reclamação nacional seja apreciada em 2014/15. Até à presente data, 18 das reclamações foram alvo de recomendações por parte da Comissão de Limites da Plataforma Continental. A apresentação de novos argumentos pelos países afetados

pelos reparos, por forma a fazer valer os seus interesses, leva a que a sua reapreciação se faça de acordo com a ordenação de submissão inicial, podendo provocar um adiamento na expetativa temporal de apreciação da reclamação nacional.

A área da reclamação nacional de extensão da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas ascende a 2,1 milhões de km², correspondendo a cerca de 23 vezes a dimensão do território nacional[11]. Até à presente data, de entre todos os países que apresentaram delimitações das suas plataformas continentais, a reclamação nacional é a segunda maior em área, depois da australiana. Em termos jurídicos, apesar de ambos estes espaços, aquém e além das 200 milhas náuticas, se designarem por plataforma continental, as condições de exploração podem ser diferentes. Enquanto os proveitos da exploração da plataforma continental subjacente à massa de água da ZEE são totalmente detidos pelo Estado costeiro, em determinadas circunstâncias os proveitos resultantes da plataforma continental para além dos limites da ZEE podem ser parcialmente taxados (até um máximo de 7%) em favor dos Estados partes por intermédio da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.



Orografia do fundo marinho do mar territorial e da plataforma continental.

CONTRIBUTO DA MARINHA PARA O PROCESSO DE ALARGAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL

A vários níveis, a Marinha foi um parceiro fundamental da EMEPC no processo que levou à reclamação de extensão da plataforma continental. O melhor das organizações são as pessoas, e os recursos humanos da EMEPC contaram com os conhecimentos, o saber e o dinamismo de sete Oficiais da Armada. O primeiro e principal responsável pela EMEPC, pelo menos até à apresentação da reclamação nacional junto da ONU, foi o Capitão-de-fragata Engº Hidrógrafo Manuel Pinto de Abreu[12]. Integraram a equipa da EMEPC em diversas funções técnicas o Capitão-de-mar-e-guerra Engº Hidrógrafo Maia Pimentel no âmbito da hidrografia, o Capitão-de-fragata Engº Hidrógrafo Antunes Chumbinho no âmbito dos sistemas de informação, o Capitão-de-fragata Engº Hidrógrafo Aldino Santos de Campos no âmbito da hidrografia e dos sistemas de informação, o Capitão-de-mar-e-guerra Neves Coelho e o Capitão-de-fragata Marques Antunes no âmbito legal. Enquanto colaborador externo integrou esta equipa o primeiro-tenente do Serviço Especial do ramo de Hidrografia Adolfo Lobo, no âmbito do processamento de levantamentos hidrográficos com sondadores multifeixe.

Um segundo contributo, igualmente de extrema relevância, foi o empenhamento dos navios hidrográficos oceânicos *D. Carlos I* e *Almirante Gago Coutinho* para a realização de cruzeiros de aquisição de dados hidrográficos, geológicos e oceanográficos. Estes meios navais foram adquiridos aos Estados Unidos no final do século XX. Eram navios de escuta submarina, tendo sido transformados em navios hidro-oceanográficos pelo Arsenal do Alfeite. Para além do suporte financeiro das campanhas, grande parte do equipamento do NRP *Almirante Gago Coutinho*, necessário para a aquisição de dados, foi financiado pela EMEPC. Destacam-se os sistemas sondadores multifeixe e o sistema de posicionamento dinâmico[13]. Para além dos sistemas orgânicos, podem ser instalados e utilizados a bordo destes navios diversos outros sensores e equipamentos, e embarcada uma equipa técnico-científica de até 15 elementos.

Nas missões de aquisições de dados, a direção técnica dos navios hidrográficos foi da responsabilidade do Instituto Hidrográfico e o comando operacional foi exercido pelo Comando Naval. O aprontamento dos navios, o apoio logístico e a sua manutenção estiveram administrativamente a cargo da Flotilha e do Agrupamento de Navios Hidrográficos, tendo sido assegurados pela Direcção de Abastecimento, Direcção de Navios, Arsenal do Alfeite, Comandos das Zonas Marítimas dos Açores e da Madeira, e ainda das capitanias de Ponta Delgada na ilha de S. Miguel, do Funchal na ilha da Madeira, da Praia da Vitória e de Angra do Heroísmo na ilha Terceira, e da Horta na ilha do Faial. Até à presente data, a área coberta pelos levantamentos hidrográficos realizados no âmbito do projeto de extensão da plataforma continental ascende a 2.373.045 km², o que corresponde a cerca de 26 vezes a área do território nacional. A definição dos locais a levantar foi da responsabilidade da EMEPC, que geriu as prioridades de aquisição de dados de acordo com o tempo disponível e os maiores proveitos de fundo marinho possíveis de obter.

Ao nível dos sistemas de informação de gestão de dados hidrográficos, a EMEPC adotou o sistema HDW (*Hydrographic Data Warehouse*), inicialmente implementado no Instituto Hidrográfico, e que foi desenvolvido pelo Capitão-de-fragata EH Aldino Santos de Campos durante o seu curso de Engº Hidrógrafo.

As campanhas de mar a bordo dos navios hidrográficos tiveram início em 2004 e decorreram durante todos os anos, com exceção de 2011. Até à presente data os navios oceânicos realizaram 1132 dias de missão no âmbito da EMEPC, dos quais 300 contaram com o sistema ROV[15] embarcado. O sistema ROV é utilizado, no âmbito da reclamação de extensão da plataforma continental, para recolha de amostras sedimentares do fundo marinho.

PARA QUÊ ESTENDER A PLATAFORMA CONTINENTAL E QUAL O FUTURO?

A extensão da plataforma continental não é um fim em si mesmo. Como já atrás se indicou, os direitos de Portugal neste espaço são, essencialmente, de soberania económica no que se refere à exploração do solo e subsolo marinho e de jurisdição no que se refere à investigação científica. Isto significa que Portugal detém os direitos sobre a extração de minérios, hidrocarbonetos e outros recursos biogenéticos que se encontrem nestes locais. Assim, a extensão da plataforma continental é extremamente relevante para os interesses nacionais porque, ao aumentar a área submarina sob soberania económica nacional, aumenta a probabilidade de ficarem sob controlo nacional uma série de *hotspots*[16] do fundo marinho. Destaca-se o facto de na área da atual ZEE e de reclamação de extensão da plataforma continental se encontrar um elevado número de montes submarinos e de fontes hidrotermais. Estes montes submarinos são particularmente relevantes no âmbito da biodiversidade marinha, enquanto as fontes *hidrotermais*[17] são particularmente relevantes, pelas características próprias destes locais, para a investigação biológica e genética. No âmbito dos recursos não

vivos existe a expetativa de extração de minérios como o ouro, o estanho, diversos metais pesados, nódulos e crostas polimetálicas, sulfuretos e fosforitos, para além dos sempre desejados hidrocarbonetos (petróleo) e hidratos de metano (gás). No âmbito dos recursos vivos existe a expetativa de desenvolvimento de investigação com proveitos para a indústria farmacêutica, para a medicina e para a cosmética, através da exploração de novos biomateriais. O total da área da plataforma continental nacional com potencial para exploração destes recursos, incluindo a extensão reclamada, é de cerca de 3.834.301 km², o que equivale a cerca de 88% da área territorial da União Europeia.

O interesse científico de alguns *hotspots* localizados na ZEE portuguesa e no espaço geográfico da reclamação de extensão da plataforma continental é demonstrado pelo elevado número de cruzeiros de investigação estrangeiros realizados todos os anos nestes locais. Destacam-se pela sua frequência e resultados científicos, os cruzeiros realizados por unidades de investigação francesas, inglesas e alemãs. Destaca-se igualmente a elevada participação de cientistas da Universidade dos Açores nestes cruzeiros estrangeiros, tanto na qualidade de parceiros de projetos de investigação como de cientistas convidados.

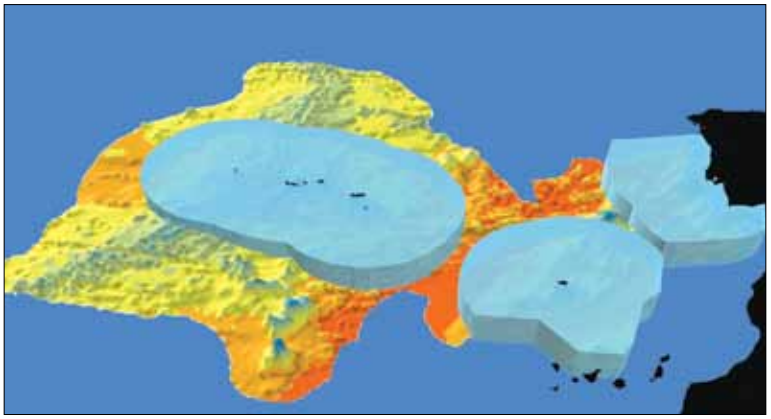
Através da análise da variação orográfica do fundo marinho, verifica-se que se uma dada tecnologia de exploração submarina puder operar até aos 2000 metros de profundidade, então ela poderá ser utilizada num espaço geográfico com 298.512 km², que corresponde a 7,78% da área total de fundo submarino sob soberania nacional (incluindo a extensão reclamada da plataforma continental).

Apesar da apresentação e entrega formal da delimitação da plataforma continental nacional à Comissão de Limites ter sido realizada em 2009, a EMEPC continuou a realizar campanhas de mar. Um dos objetivos destas campanhas prende-se com a aquisição de mais dados hidrográficos e geológicos que possam reforçar a defesa dos interesses nacionais, caso a Comissão de Limites considere que tal seja necessário, e portanto é um trabalho de antecipação face ao limitado tempo disponível entre o início das campanhas de mar e a data limite de entrega da reclamação nacional (pouco mais de 4 anos). Um segundo objetivo está relacionado com o processo de caracterização da plataforma continental, principalmente em algumas zonas de grande interesse científico, para sua eventual exploração futura. Este segundo objetivo encaixa-se no projeto M@rBIS, de responsabilidade da EMEPC, que visa a aquisição de dados marinhos biológicos dos espaços marítimos nacionais, para que se possam definir zonas marinhas protegidas garantindo, simultaneamente, a preservação das espécies marinhas e a exploração sustentada dos recursos nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Intervalo de profundidade M	Área km²	Área %	Área acumulada km²	Área acumulada %
0-1000	66 476	1,73 %	66 476	1,73 %
1000-2000	232 036	6,05 %	298 512	7,78 %
2000-3000	710 530	18,53 %	1 009 042	26,31 %
3000-4000	1 348 109	35,16 %	2 357 151	61,47 %
4000-5000	1 042 016	27,18 %	3 399 167	88,65 %
5000-6000	435 134	11,35 %	3 834 301	100,00 %
Total	3 834 301	100,00 %	3 834 301	100,00 %

Análise orográfica do fundo marinho sob soberania e jurisdição nacional.

Ao desafio e ao potencial da área de reclamação de alargamento da plataforma continental juntam-se uma série de questões prementes. Algumas destas questões já começaram a ser debatidas em alguns espaços de discussão pública, sem que ainda seja clara ou possível, nesta altura, obter a correspondente e adequada resposta. A questão mais frequente refere-se à identificação dos recursos existentes na plataforma continental e da viabilidade técnica da sua exploração económica.



Perspetiva tridimensional dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

M. Bessa Pacheco
CFR EH

Notas:

[1] Alfred Thayer Mahan (1840-1914), oficial da Marinha dos EUA que se distinguiu pelas suas teorias de estratégia marítima.

[2] O conceito de soberania está associado à competência e capacidade de um Estado de determinar, num dado âmbito, as normas ou regras a serem seguidas por todos num determinado espaço geográfico.

[3] O conceito de jurisdição está associado ao poder que o Estado detém para aplicar o direito a um determinado caso.

[4] A responsabilidade dos estados costeiros sobre espaços marítimos refere-se aos compromissos internacionais relativos à busca e salvamento marítimo de náufragos.

[5] Fulton, Thomas Wemyss (1911). Sovereignty of the Sea. Edinburgh and London. P. 558.

[6] Uma milha náutica equivale a 1852 metros.

[7] Resolução adotada na 5ª Assembleia da Liga das Nações, em 22 de setembro de 1924.

[8] Tratado de Paria entre a Inglaterra e a Venezuela que versou a exploração do subsolo marinho em águas internacionais na zona do protetorado inglês de Trinidade e Tobago e da Venezuela.

[9] Braça, antiga unidade de medida de profundidade equivalente a 1,82 metros.

[10] Esta reclamação ficou conhecida como Proclamação Truman.

[11] A área emersa do território nacional tem aproximadamente 92.000 km².

[12] Atualmente exerce as funções de Secretário de Estado do Mar no Ministério da Agricultura e do Mar.

[13] O sistema de posicionamento dinâmico é um sistema de controlo do navio que permite manter a sua posição absoluta e a direção da proa, proporcionando uma grande estabilidade posicional ao processo de operação de equipamentos científicos em profundidade. Este sistema tem como entradas o sinal do posicionamento GPS diferencial (via estação em terra ou satélite), os sensores de movimentação tridimensional do navio (acelerómetros), a direção e a celeridade do vento. Com esta informação controla e atua sobre o leme, os dois propulsores principais, os dois impulsores de popa e o propulsor de proa, de forma a corresponder às indicações de posicionamento determinadas pelos oficiais de quarto à ponte.

[14] Imagem cedida pela EMEPC (2013).

[15] ROV, veículo submarino de controlo remoto. O ROV adquirido pela EMEPC pode realizar mergulhos até aos 6.000 metros de profundidade.

[16] Hotspot (ponto quente), designação utilizada para caracterizar um local de elevado interesse económico, científico ou de outra natureza.

[17] Fonte hidrotermal, local no fundo marinho de onde são expelidos elementos químicos e vapores diversos a elevadas temperaturas. A sua forma em chaminé resulta da contínua deposição de materiais oriundos do subsolo. Na crista média Atlântica estão identificados diversos campos de fontes hidrotermais dos quais se destacam o Rainbow, Lucky Strike e Menez-Gwen.

MUSEU DE MARINHA – 150 ANOS

O MUSEU DE MARINHA NO ARQUIVO HISTÓRICO

Muito já se disse e se escreveu sobre o Museu de Marinha e os seus 150 anos, meditando sobre qual seria o melhor contributo que poderíamos dar para a sua história e divulgação, sendo arquivista, optámos por falar sobre os diferentes fundos relacionados com o nosso Museu, as séries documentais e o tipo de trabalhos de investigação que se poderão levar a cabo, salientando alguns aspectos menos conhecidos ou relevantes.

A documentação relacionada com o Museu é constituída por séries documentais manuscritas, dactilografadas e impressas de correspondência (recebida e expedida), o respectivo registo, relatórios, actas, propostas, informações, estudos, orçamentos, documentos de despesas, autorizações de pagamentos, amostras, circulares, legislação pertencentes, por um lado, a diferentes fundos orgânicos, com especial realce para o do próprio Museu (com cerca de 71 unidades de instalação), o do Gabinete do Adjunto do Almirante CEMA, o da Majoria General da Armada e o do Gabinete do Almirante CEMA (Ex-Gabinete do Ministro da Marinha) e, por outro, a colecções de documentação avulsa organizada tematicamente e cronologicamente, destacando-se: Escola Naval; Estado-Maior da Armada; Legislação; Liga Naval Portuguesa; Majoria General da Armada; Ministérios; Museus (Marinha, Naval, Museu Marítimo Pedro Nunes); documentação encadernada (códices), não esquecendo, também, a secção fotográfica e fílmica, bem como a pequena biblioteca de apoio ao Arquivo Histórico.





Esta documentação permite acompanhar a sua evolução ao longo do tempo, desde a sua criação (mesmo antes da data formal) até à década de noventa do século XX, nos seguintes aspectos:

Da **cronologia da sua criação, das diferentes unidades a que esteve ligado e dos locais físicos que ocupou** – das suas bases, com Portaria de 1836 que cria um Museu de Marinha até à sua fundação formal em 1863, com outras que ordenam a sua organização, ficando anexo à Escola Naval e que determina que a Inspecção do Arsenal da Marinha coloque à disposição do Director da Escola Naval a Sala da Repartição da Capitania do Porto de Lisboa para estabelecer o Museu, outra, também de 1863, autorizando que seis carpinteiros de branco procedam às alterações necessárias na sala da Capitania para a sua instalação e o Decreto de 1909 criando um Museu Nacional de Marinha.

As diferentes **Comissões** criadas para estudarem a sua instalação e constituição, caso da Portaria de 1923 nomeando o Comandante Henrique Quirino da Fonseca para, em relatórios documentados, indicar os objectos existentes nos estabelecimentos do Estado ou noutras situações que merecessem fazer parte do referido Museu, da Portaria de 1930 nomeando uma Comissão organizadora do Museu e do Parecer desta Comissão sobre o edifício em que deveria ser instalado.

Os diferentes **projectos e locais** para a sua instalação (em 1933 referência à verba para instalação nos Jerónimos e peças para o seu acervo), o Plano apresentado pelo seu director, Tenente Eduardo Lupi, em Outubro de 1946, as dificuldades que surgiram, quer pela falta de espaço, como aconteceu, em 1948, quando da oferta da rica "Colecção Seixas", tornando-se necessário procurar um local para a instalar, o que se fez, a título precário, no Palácio do Conde Farrobo, na Estrada das Laranjeiras, propriedade do Ministério das Finanças, ficando logo com espaço insuficiente (a instalação incluiu, mesmo as mansardas do Palácio) quer por não ser o adequado para albergar as colecções. Obras, planos e projectos de ampliação, expansão, incluindo a instalação de uma secção do Museu de Marinha no Porto.

As **questões práticas e burocráticas**: assinatura do contrato para o fornecimento de energia eléctrica em alta tensão às instalações na Praça do Império, em Dezembro de 1962; diferentes orçamentos; a preocupação com a segurança, visando a protecção contra o roubo do património e contra o vandalismo, bem como a prevenção, detecção e combate a incêndios e aplicação de medidas concretas.

Não podemos deixar de salientar que a par da história do Museu, acompanhamos, também, a da Biblioteca Central da Marinha (B.C.M.), as suas obras, os espólios, caso de Wenceslau de Moraes, os projectos de instalação que implicaram, em 1948, a deslocação do director a diferentes bibliotecas, munindo-se de planos de implantação de estantes. O Museu e a BCM, juntas desde 1835, autonomizaram-se em 1960, reconhecendo-se a impossibilidade de uma única entidade os poder dirigir, passando cada um destes organismos a ter direcção própria.

Das **várias denominações**, como, entre outras, Museu de Marinha, Biblioteca de Marinha, Museu Marítimo, Museu Nacional de Marinha, Museu Naval, os seus **regulamentos**, as suas **normas.**

Da **constituição do seu acervo**, quase que conseguimos acompanhar a entrada diária das peças, as institucionais e as privadas, as primeiras peças (por exemplo, dois modelos de embarcações que a Rainha D. Carlota Joaquina exigiu para navegarem no lago da Quinta da Bemposta e que foram adquiridos em 1863). As peças mais valiosas e os seguros efectuados, como os que foram

atribuídos em 1960 à imagem do Arcanjo S. Rafael – objecto único e precioso guardado no Museu – 10.000 contos. Fragmento duma carta de Luís Teixeira – 500 contos. Fragmento de uma carta antiga – 500 contos.

As comissões técnicas e consultivas, o Conselho Consultivo do Museu, integradas por tão distintos oficiais e figuras da sociedade civil, entre outros, Damião Peres, Oliveira Martins, Frazão de Vasconcelos, Gago Coutinho, Sarmento Rodrigues, Teixeira da Mota, de que é exemplo a Informação de 1955, referente à escolha dos objectos pertencentes à Biblioteca e ao Museu que deviam constituir o 1º escalão a resguardar em caso de guerra.

Os ossos da mão do Infante D. Henrique, guardados num pequeno cofre de filigrana, legados ao Museu pelo Professor Joaquim Alberto Pires de Lima e entregues pela família em 1960, bem como uma costela doada pela Marquesa de Niza, que se considera pertencente a Vasco da Gama.

As propostas para aquisição de peças, os constrangimentos orçamentais, as ofertas de espólios, quem as oferece, a transferência do Museu para os Jerónimos que proporcionou a oferta de inúmeras e valiosas peças, caso das guigas de remo pertencentes à família real, oferta da Associação Naval de Lisboa.

Peças relacionadas com momentos marcantes da Marinha, caso da oferta, em 1935, do modelo do Submersível *Delfim* pela firma Vickers Armstrong; a oferta da "Colecção Seixas" e o testamento de Henrique Maufroy de Seixas; as circulares enviadas para diferentes entidades visando a oferta e/ou empréstimo de peças (de que são exemplo o conjunto de circulares enviadas, em 1910, às capitanias e delegações marítimas para indicarem objectos e modelos que, pelo seu valor histórico e artístico fossem dignos de figurar no Museu); a preocupação com a recolha de objectos de navios abatidos, bem como o interesse em enriquecer o seu espólio com material apreendido na Guerra do Ultramar (como se pode aferir por uma Nota do Comando Naval de Angola, em Agosto de 1963, que satisfazendo o pedido do Museu, enviou material apreendido em serviço naquela Província).

Os pareceres de especialistas sobre a autenticidade de peças, os processos de aquisições de peças, pinturas de quadros, retratos, preços, artistas, inclusivamente, as verbas despendidas permitem-nos conhecer a importância atribuída à Cultura ao longo do tempo.

A documentação também nos ajuda a compreender a origem de algumas peças e de colecções de fotografias, entre outras, facilitando a sua organização e descrição;

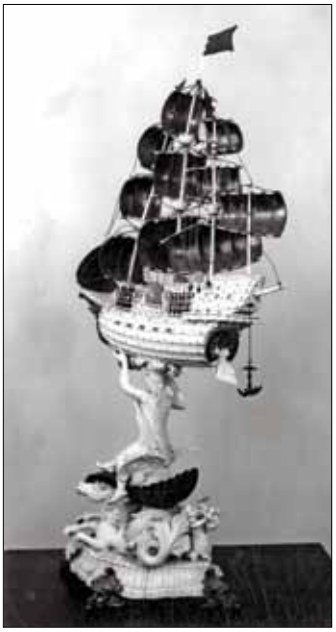
Da **sua lotação**, os seus directores, as necessidades de criar um quadro para pessoal especializado, a abertura de concursos, as pessoas que lá trabalharam, o Memorial ao Ministro da Marinha, em 1959, sobre a criação do lugar de pintor restaurador e iluminador de cartografia antiga; a Informação de 1960, onde se referem as vantagens de um pintor privativo, alegando que o Museu difere de todos os outros existentes no País, tendo como principal objectivo tornar-se um monumento nacional onde perpassasse a história marítima, espinha dorsal da nossa História.

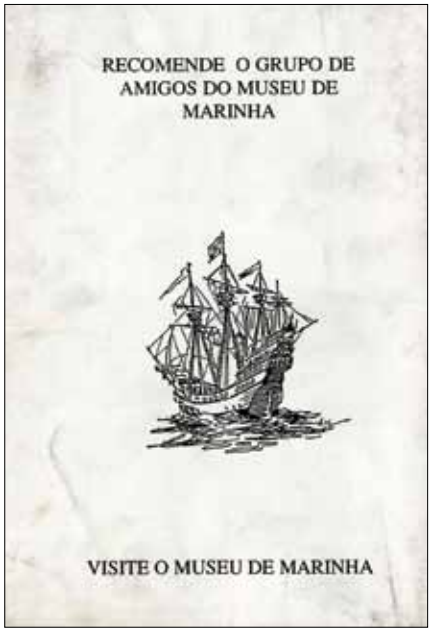
Da sua **inauguração** em 15 de Agosto de 1962 e emissão de medalha comemorativa, da autoria do escultor Álvaro de Brée (e carta deste último autorizando a colocação do gesso da sua autoria representando o Infante D. Henrique), da sua **abertura ao público** a 16 de Agosto de 1962, como é que era visto pelos portugueses e pelos estrangeiros, numa perspectiva dos especialistas e o olhar do homem comum. A **cooperação** com outras entidades nacionais e internacionais (por exemplo, em 1943, o Museu recebe o Diploma que o nomeia membro da Sociedade do Museu da Marinha Real da Suécia), com os seus congéneres e a sempre presente preocupação com a qualidade, como em 1957, o Comandante Jaime do Inso, perante a pretensão do Museu de Nova York de possuir um modelo de um navio português, manifesta a sua incompreensão pela falta de rigor e de profissionalismo demonstrada por aquele Museu na obtenção de réplicas; tal como o receio com o empréstimo de peças, pois "umas vezes perdem-se, outras voltam quase sempre danificadas".

Relevante, também, é a contribuição do Museu com peças ou reproduções para o enriquecimento de outros museus nacionais e internacionais existentes ou a criar, caso dos Museus Nacionais da Rodésia do Sul (1962); a sua participação em diferentes eventos, como Feiras do Mar; o apoio técnico dado a outros Museus (Fort Jesus Museum, no Quénia, em 1977); as exposições realizadas, os congressos, conferências e seminários em que participou; a sua inscrição como membro de organizações internacionais e nacionais; as facilidades concedidas a investigadores e os preços das entradas.

Das **entidades que o apoiaram e apoiam**, como são exemplo a Sociedade de Geografia, Câmaras Municipais, Governadores e Companhias de Navegação (caso da madeira que foi solicitada aos Governadores Ultramarinos e transportada gratuitamente em diferentes navios mercantes, para o fabrico de vitrines, modelos), as Irmandades, o Patriarcado, a Fundação Calouste Gulbenkian.

Das "**querelas**" com outras entidades, exemplo da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a "Torre Oca".





A história da criação do "**Grupo de Amigos do Museu de Marinha**" (1955), os seus Estatutos; os seus relatórios que descrevem sucintamente não só a sua actividade, bem como a do próprio Museu, salientando a referência à sua inauguração nos Jerónimos, abrindo ao público no dia seguinte e com visita reservada para os sócios e familiares do Grupo de Amigos; os contributos para a sua divulgação, as suas iniciativas, como por exemplo, a organização de colóquios, a obtenção de ofertas de peças e a sua aquisição.

Afirma-se com frequência que o Museu teve, durante um longo período de tempo, um funcionamento virtual, será mesmo assim? É verdade que não estava, de facto, aberto ao público e que existem ofícios e relatórios, como um de 1913, fazendo referência à sua não existência, mas temos que reconhecer que apesar de tudo, ele estava a enriquecer o seu espólio e as peças foram sempre entrando ao longo do tempo.

Com toda esta documentação acompanhamos o nascimento do Museu e o seu crescimento até se tornar naquilo que é hoje, um dos mais importantes e visitados museus de Portugal.

Esperamos ter conseguido lançar um repto, desafiar os leitores deste apontamento a consultar a documentação e a elaborar estudos sobre o Museu de Marinha.

Isabel Beato
Técnica Superior – Arquivo

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

ESPADAS DA MARINHA PORTUGUESA

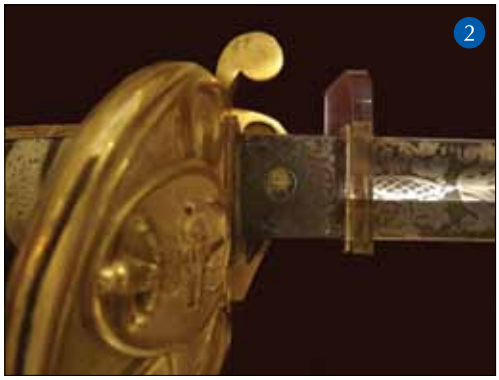
As espadas navais em uso na Armada Portuguesa entre 1835 e 1910


1

Em meados do século XIX em Portugal, já era generalizado o porte pelos Oficiais da Armada Real, duma espada de Marinha de modelo Regulamentar Inglês de 1827. Como todas as primeiras versões da espada naval Inglesa de 1827, essas armas tinham um copo cheio de metal dourado, fechado em forma de vela, decorado por uma âncora encimada por uma Coroa em relevo (por vezes uma Coroa Portuguesa ou, eventualmente, uma Coroa Inglesa Saint Edward[1]), um punho de metal dourado, decorado com uma juba e cabeça de leão mordendo a guarda da espada (motivo tradicional já usado em finais do Século XVIII, pelos Oficiais da "Royal Navy"). O punho era forrado por uma lixa e preso por um botão de pomo.

Para tal evolução do armamento da Marinha Portuguesa, tinha sido determinante a escolha feita em 1827, pelo Almirantado da "Royal Navy" dum novo tipo de arma espada Regulamentar, única, ora para uso protocolar ora para combate, portanto para porte com vários tipos de Uniformes. Por influência inglesa, o uso desta espada naval foi-se tornando corrente na nossa Armada, substituindo progressivamente os dois tipos de espadas (florete e sabre) usados anteriormente pelos Oficiais e acabando, quiçá, por marcar um regresso a uma arma com copo bastante semelhante a algumas variantes da típica espada Portuguesa de "Guarda de Vela", do Século XVIII. Outra inovação, essas novas espadas incorporavam um mecanismo de segurança que consistia numa patilha articulada situada no prolongamento lateral da guarda. Esta patilha, quando dobrada, fixava-se ao bocal da bainha.

É esse modelo de espada regulamentar de 1827 da "Royal Navy" que, salvo algumas pequenas modificações (nomeadamente as características e dimensões das lâminas), se encontra ainda hoje em serviço na Marinha Portuguesa, sendo o seu porte generalizado em muitas outras Marinhas[2].


2


2


3


4

Portanto, por volta de 1850 cabia ao Oficial da Armada Portuguesa o uso de espada do tipo inglês. Atesta essa prática, um modelo precoce dessa arma, hoje da colecção do Palácio Nacional da Ajuda, de fabrico português, marcada "Arsenal do Exército", a ácido na lâmina que pertenceu ao Infante Dom Luís de Bragança, enquanto jovem Aspirante[3] da Marinha Real Portuguesa . Fora uma lâmina com dimensões pouco usuais de 460 mm, por se tratar de uma espada encomendada para um Príncipe ainda adolescente, a arma tem todas as características Regulamentares Inglesas: um punho em forma de cabeça de leão preso por botão e forrado de marfim, um copo de metal dourado, etc. No entanto, o exterior da guarda termina por uma invulgar cabeça de ave marítima e o exterior do copo é profusamente decorado por uma belíssima reserva oval que encerra uma âncora e um cabo encimados pela Coroa Real Portuguesa e cercada de louros. Esse conjunto é excepcionalmente acompanhado por três outras reservas orladas de louros e compostas por bandeiras cruzadas, por instrumentos náuticos (esfera armilar, réguas e esquadros náuticos) e por uma sereia soprando num búzio. À esquerda das bandeiras cruzadas, observa-se uma peculiar cábrea[4]. O conjunto do pequeno copo, com 90 mm, é também orlado por folhas de louro, cinzeladas. Estamos perante um fabrico de grande qualidade e muito personalizado que atesta seguramente uma pertença Real. As iniciais IDLF (Infante Dom Luís Filipe) figuram, aliás, finamente cinzeladas no painel exterior do bocal da bainha da espada, cercadas por louros e encimando uma pequena âncora cruzada sobre uma madre de leme. Lê-se, gravado a ácido num dos lados da lâmina, a inscrição "Sereníssimo S. Infante" (ver espada nº 1).

O Palácio da Ajuda possui outra espada de Marinha de Oficial, de meados do século XIX, que pertenceu ao Infante Dom Luís. Esta é também uma arma muito provavelmente fabricada em Portugal, segundo o modelo Inglês, por volta de 1850. Foi usada pelo Infante, ainda no posto de Capitão-de-Fragata, enquanto Comandante da Corveta Mista a vapor *Bartolomeu Dias* [5]. Tem lâmina ligeiramente curva, lisa e relativamente curta de 525 mm; punho de marfim torneado, com fio de arame de metal amarelo nas caneluras e empunhadura com cabeça de leão de grandes dimensões. O copo da espada, dourado a ouro fino e primorosamente cinzelado, comporta uma reserva oval delimitada na qual figura uma âncora encimada por uma Coroa. O seu interior é invulgarmente decorado com motivos vegetalistas. O painel da ferragem superior da bainha ostenta um monograma coroado DLF (Dom Luís Filipe). Cinzelada na braçadeira central, figura uma âncora. A ferragem inferior da bainha termina em forma de guarda lama.

No Museu de Marinha de Lisboa, encontramos variadíssimos modelos regulamentares de "Espadas do Padrão da Marinha" usados por Oficiais da Marinha Real Portuguesa, durante a segunda metade do século XIX até 1910, idênticas ou derivadas do modelo "Royal Navy" de 1827. Um retrato pintado a óleo do Vice-Almirante Viscon-

de de Soares Franco, da colecção do Museu, oferece-nos um bom registo visual do exemplar de arma de Oficial General da Armada, por volta de 1860. Está exposto em vitrina o original dessa espada, de lâmina direita, de fabrico inglês, do período Vitoriano, (fabrico da Casa Wilson, de Londres) conforme atesta a legenda "Dieu et mon Droit" gravada na lâmina e a Coroa "Saint Edward" cinzelada no copo (ver Espada nº 2). São espadas de copo cheio, de metal dourado, com uma âncora em relevo encimada por uma Coroa Real colocada numa elipse, capacete de metal dourado, preso por um botão de pomo, figurando uma cabeça de leão mordendo a extremidade do guarda-mão, punho de madeira forrado por uma lixa branca e filigrana de latão, e articulação da patilha de suspensão. Muitas dessas armas eram fabricadas por encomenda e importadas, e não era de todo raro encontrarem-se nessas espadas copos com Coroas Inglesas em lugar de Coroas Reais Portuguesas, marca evidente da proveniência da arma e da influência do armamento ligeiro inglês na Armada Portuguesa desde finais do século XVIII.

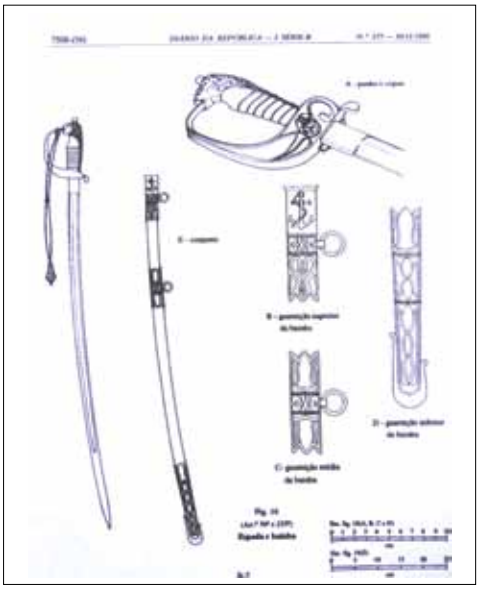

5

De facto, os textos legais que regulamentam os Uniformes da Marinha Real Portuguesa durante toda a segunda metade do século XIX, são sistematicamente, e continuamente, omissos de estampas relativas às espadas dos Oficiais. Os textos legais do século XIX limitam-se a dar informações muito genéricas sobre as espadas (referindo uma "Espada Padrão da Marinha"), mas determinam, no entanto, a obrigatoriedade do uso das armas em função do posto e do tipo de uniforme (Patrões das Galeotas Reais: Decreto de 1856; Oficiais dos diversos Corpos da Armada: Decreto de 1874; Escola Naval: Decreto de 1886; Corpo de Marinheiros: Decretos de 1886 e de 1890). São acessoriamente dados outros pormenores como as forras dos punhos das espadas do "Padrão da Marinha", que eram brancas para os Oficiais e pretas para os Sargentos-ajudantes, Segundos-Sargentos, Mestres e Contramestres, segundo os Regulamentos de Uniformes desses anos. O conjunto das espadas no período que medeia de 1850 a 1910, tem lâminas com tamanhos variáveis, de 700 mm a 900 mm.


6


6

No último quartel do século XIX, os fabricos das espadas da Marinha Real Portuguesa, tinham origens diversas. Contrariamente aos séculos XVII e XVIII, já eram escassos os armeiros portugueses, sendo o mais importante a Casa Jorge e Santos, de Lisboa, (mais conhecida por "Sirgueiria Bello"[6]), que dispunha duma "Oficina de Espadeiro"; ou também a Casa J.C., de Lisboa. Eram oficinas com produções limitadas, que muitas vezes fabricavam os copos e os punhos das armas brancas nas quais montavam lâminas importadas do estrangeiro. Isso significa que a grande maioria das espadas da Armada Portuguesa de finais do século XIX tinha três proveniências principais. As mais exclusivas (e mais dispendiosas também) vinham dos centros de produção ingleses, de Birmingham ou de Londres (punções de provas inglesas para fabricos das Casas Henry Wilkinson de Pall Mall[7]; Robert Mole and Sons, ou outros armeiros ingleses de renome (Batson of London, Cater and Sons, Harvey, Osborne, entre outros). As espadas mais comuns, mas também de grande qualidade, eram produzidas para a Armada em Solingen, na Alemanha (ver Espada nº 3), com vários tipos de acabamentos, ou em Espanha, em Toledo (Real Fabrica de Espadas de Toledo, eventualmente com punção ART: "Armeria Real de Toledo"). Estas últimas tinham frequentemente gravadas nas suas lâminas o ano de fabrico[8]. Além da qualidade das fundições inglesas, alemãs ou espanholas, interessa notar que muitas das lâminas eram ligeiramente curvas, de tipo "Wilkinson" (algumas com contra-gume), e ostentavam, por encomenda, inscrições patrióticas gravadas (a ácido ou por fundição da lâmina). Na velha tradição monárquica, "Viva Dom Carlos", "Viva El Rei de Portugal" ou "Viva Portugal" eram as inscrições mais frequentes. Outras lâminas de espadas navais ostentavam, gravados, a origem ou nome do fabricante e ornatos marítimos diversos, desde âncoras encimadas por coroas, naus, troféus de armas, volutas entrelaçadas, navios a vela ou a vapor, entre outros.


Imagem nº 1

As decorações das ferragens das bainhas das espadas da segunda metade do século XIX apresentavam, também elas, muitas variantes, testemunho da arte e do critério dos fabricantes. Se muitas bainhas, nomeadamente os modelos fabricados em Portugal, comportavam uma âncora na parte superior ou bocal, esta podia estar acompanhada por ornatos geométricos ou temas vegetais (folhas de acanto por exemplo) ou mesmo temas florais, ao gosto dos espadeiros portugueses.

Quanto ao uso e ao manejo das espadas, merece apontarmos, por exemplo, que em 1891-1892, o Regulamento da Escola Naval incluía no horário do primeiro ano lectivo, uma hora de esgrima e de ginástica. No segundo ano, a formação dos alunos comportava semanalmente aulas de esgrima, com uma duração de duas horas. É igualmente interessante notar que poderá ter existido uma espada de Oficial, mais específica para combate, que se distinguia dos demais modelos por ter lâmina lisa, mais grossa e larga, sem ornatos. O Museu de Marinha e a Escola de Tecnologias Navais da Marinha Portuguesa (ETNA), conservam vários exemplares dessas armas, nomeadamente de fabrico alemão, Solingen.

Os modelos regulamentares de espadas navais durante a República, de 1910 até à actualidade

Com o advento da Primeira República, o Regulamento de Uniformes para os Oficiais da Armada de 1911 introduz algumas novidades em matéria de armamento branco. Por entre o objectivo de "Adaptar, reduzir e simplificar Uniformes...", existe também uma vontade de "Fixar o modelo da Espada"[9]. Por Decreto, a Coroa é omissa da decoração do copo da espada que deverá passar a ter unicamente: "Lâmina de aço liso, polido, sem enfeites, com 750 mm a 800 mm de comprimento, tendo ponta de lança com dois gumes, com meia cana e ligeiramente curva". O Projecto de Regulamento de 1911[10], dava directivas sobre a decoração do copo da espada: "com o emblema, uma âncora encimada por uma estrela de cinco bicos, em relevo".

Contudo, a versão final do mesmo Regulamento publicada em Outubro de 1911, não refere a "estrela" e o seu anexo restringe-se a dar informações visuais sobre as bainhas (forma e motivos do bocal, da braçadeira central e do guarda-lamas) e os fiadores.

Perante estas novas normas, muitos Oficiais da Armada, por razões economicistas, conservaram as suas armas antigas, mandando simplesmente afagar a Coroa Real (ver Espada nº 4) omitindo-a do copo da espada, guardando porventura as lâminas decoradas ou gravadas com inscrições do período da Monarquia, por estas não se encontrarem visíveis com a espada embainhada. Outros oficiais, em gesto de adesão à República, mandaram cravar uma estrela de metal de cinco pontas no copo da espada, por cima da âncora, substituindo a Coroa Real, por forma a acatar os novos Regulamentos (ver Espada nº 5). O fiador da espada de Oficial General é, na República, constituído por cordão de fio de ouro de 400 mm com borla de canotilho de ouro fosco liso. O fiador para Oficial Subalterno é de fio de ouro entrançado de seda azul, terminando com uma pera encanastrada de fio de ouro e tem pinha de correr.

Após 1911, no que respeita às espadas navais portuguesas, há a referir somente pequenas modificações introduzidas nos Planos de Uniformes para os Oficiais da Marinha, respectivamente em 1930, em 1960 e, ultimamente, em 1995. Curiosamente, no que concerne às espadas do início da República até 1995, as estampas anexas aos Regulamentos da nossa Marinha continuavam unicamente a propor os pormenores dos desenhos das bainhas (guarnições superiores, médias e inferiores). Contudo, o Artigo 41º do Regulamento de Uniformes de 1960 procede a uma descrição detalhada do modelo de espada para Oficial, Aspirante a Oficial e Cadete da Marinha: "Lâmina de aço polido, ligeiramente curva, com meia cana e comprimento entre 750 mm e 800 mm, e copos de metal dourado". Determina igualmente a dimensão da âncora que ornamenta o copo e sua colocação dentro duma elipse, o punho necessariamente encimado de cabeça de leão, forrado no seu interior de marfim ou osso branco". Finalmente, estabelece que a bainha de couro deverá possuir três guarnições de metal dourado, conforme estampas que anexa, idênticas às do Regulamento de 1911.

O RUMM (Regulamento de Uniformes dos Militares da Marinha) de 1995, actualmente em vigor, descreve de forma pormenorizada, no seu Artigo 30, a espada do Oficial da Marinha, incluindo finalmente e pela primeira vez, nos seus anexos, uma estampa em perspectiva, com desenhos completos da arma Regulamentar (punho, copos e conjunto da espada e da bainha) (ver Imagem nº 1). Conforme o texto do novo Regulamento, é aceite que certos materiais sofram hoje uma adaptação, como por exemplo a forra de marfim ou de osso branco que pode eventualmente ser substituída por "material semelhante".

De 1910 até à década de 1980, as espadas regulamentares da Marinha Portuguesa continuaram a ter origens diversas, sendo geralmente de fabrico alemão de Solingen (eg. Casa Karl Eickhorn ou Casa WKC-Weyersberg Kirschbaum & Co.), espanhol (Fabrica de Armas de Toledo) e também algumas de fabrico português (Casa PC, Casa Jorge e Santos de Lisboa, até aos primeiros anos da República). Ao contrário do estipulado pelo Projecto de Regulamento de 1911, o texto legal de 1960 já não faz referência a copos decorados com "estrela" e a lâminas "sem efeitos". Deveras, alguns Oficiais da Armada continuaram a usar, nesse período, espadas com lâminas gravadas, algumas com a legenda "Portugal", outras com o lema da Marinha de Guerra Portuguesa "A Pátria Honrai, que a Pátria Vos Contempla", provavelmente por gosto e por proposta das casas fabricantes de espadas.



Imagem nº 2



Imagem nº 3



Imagem nº 4

De resto, a evolução do armamento, nomeadamente a supremacia das armas de fogo, e as características da guerra contemporânea no mar retiraram, por assim dizer, todo o protagonismo bélico à espada do Oficial de Marinha. No entanto, a espada naval não se tornou um simples ornato. Mais do que um meio de combate ou de defesa, o modelo corrente em uso pelo Oficial da Marinha Portuguesa constitui um importante símbolo representativo do comando e valores militares. Durante o Estado Novo, era entregue após a Cerimónia de Juramento de Bandeira, pelo Presidente da República, aos novos Oficiais da Armada. Actualmente é individualmente entregue pelo Chefe do Estado-Maior da Armada aos Aspirantes, em Cerimónia de Juramento de Bandeira e Entrega de Espadas, no final do Curso da Escola Naval (ver Imagem nº 2). Marca assim a passagem à carreira de Oficial de Marinha. A espada irá acompanhar o Oficial ao longo de toda a sua vida Militar (ver Imagem nº 3).

Refere-se por razões de uniformização e institucionais que, a partir de 1958, as espadas dos Cadetes são fornecidas pela Armada. Ao longo destes últimos 20 anos, a espada dos Oficiais da Marinha Portuguesa, tem sido encomendada em Toledo ou em Solingen. O actual modelo provém da Casa Alemã WKC Stahl - und Metallwarenfabrik, um dos tradicionais fornecedores da Armada. As guardas dessas armas continuam a ser cinzelas, douradas a ouro de 24 quilates e polidas à mão. As lâminas são gravadas a ácido, segundo as técnicas tradicionais.

A nossa espada naval Regulamentar, "Espada do Padrão da Marinha", modelo único para todos os Oficiais da Armada (incluindo os Oficiais Fuzileiros), é usada em numerosas ocasiões e actos protocolares e cerimoniais da Marinha, nomeadamente com os Uniformes nº 1-A, nº 3-A e nº 4-A (Entregas de Comando, Tomadas de Posse, Desfiles Militares, Actos de representação e protocolares, entre outros) (ver espada nº 6). Símbolo do poder e de autoridade conferida, a espada naval perpetua e congrega assim uma gloriosa e ancestral tradição de séculos, na continuação do modelo de espada escolhida em 1827 pela "Royal Navy" para os seus Oficiais, e adoptada pela mais antiga Marinha do Mundo, a Armada de Portugal.

Bibliografia

– Annis, P.G.W: «Naval Swords», StackPole Books, Cameron and Kelker Streets, Harrisburg, Pa., 1970.

– Cutileiro, Alberto: "O Uniforme Militar na Armada, Três Séculos de História", Vol. I, II e III, Amigo do Livro Editores, 1983, Lisboa.

– Diniz, Carlos L.S: "Repertório da Legislação Permanente da Armada", referida a 30 de Junho de 1891, Volume I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.

– Kennard, A.N; May W.F: "Naval Swords and Firearms", Her Majesty´s Stationery´s Office, London, 1962.

– May, W.E and Annis, P.G.W: "Swords for Sea Service, Volumes I and II", Her Majesty´s Stationery Office, London, 1970.

– Nobre, Eduardo: "As Armas e Os Barões", Editora Quimera, 2004, Lisboa.

– Salgado, Augusto: "O Armamento Naval", em: "Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823", em História da Marinha Portuguesa, Malhão Pereira, José António (Coordenador), Academia de Marinha, Lisboa, 2012.

– Soares da Costa e Sousa, Hermínio: "Monografia sobre a Industria da Cutelaria"; em Boletim do Trabalho Industrial, nº114, Ministério do Trabalho, Direcção Geral do Trabalho, Lisboa, Imprensa Nacional, 1918.

– "Tesouros do Museu de Marinha": Comissão Cultural de Marinha, Lisboa, 2012.

– Tuite, Peter: "British Naval Edged Weapons, an Overview", Article, ASAC, American Association of Arms Collectors, Bulletin, nº 86, 2002.

– Viterbo, Sousa: "A Armaria em Portugal", Academia Real das Ciências de Lisboa, 1907.

Os vários Regulamentos e Ordens da Armada mencionados no texto.

Créditos Fotográficos (Documentos/Fotografias, cedidos por):

Espada nº 1: Espada de Aspirante de Marinha de pequenas dimensões, com 0,55m de comprimento, que pertenceu ao Infante Dom Luís. Cerca de 1846. O copo da espada é de metal dourado e denota uma influência inglesa, inspirado do modelo Regulamentar de 1827, da "Royal Navy". Tem bainha de couro com as iniciais IDLF (Infante Dom Luís Filipe) gravadas numa das duas braçadeiras de latão profusamente decoradas. Nesses anos, os Aspirantes não usavam espada, mas sim espadim. O porte desta espada terá sido, porventura, apanágio do Infante (Palácio Nacional da Ajuda – DGPC/ADE, Inv.43408; Fotografia de Manuel Silveira Ramos).

Espada nº 2: Espada de fabrico inglês, da Casa Wilson, de Londres, segundo modelo regulamentar da "Royal Navy", de 1827, que pertenceu ao Vice-Almirante da Armada, Visconde de Soares Branco. O Copo apresenta uma Coroa Real Inglesa de 3 hastes. Tem lâmina direita, com gravados a àcido: as armas Reais Inglesas e a legenda "Dieu et mon droit", certificando o fabrico Victoriano. No talão, nota-se um aferimento de prova inglês. A braçadeira superior da bainha (bocal) é tipicamente inglesa, não tendo âncora gravada (Museu de Marinha).

Espada nº 3: Espada de qualidade superior, com punho forrado a lixa. Foi encomendada para Portugal, em Soligen conforme vem invulgarmente referido em português na lâmina: "Fábrica de Solingen", com a data de fabrico, "Anno 1903". A ficha descritiva do Museu de Marinha indica que pertenceu ao Almirante Meireles (Museu de Marinha).

Espada nº 4: Espada de Oficial de Marinha, copo com Coroa afagada, (Fabrico Português (?)). Apresenta um copo profusamente cinzelado, com motivos vegetais. A Coroa que encimava a âncora foi afagada. Indica a ficha descritriva que pertenceu ao Sargento-Ajudante Jerónimo Pedro Vilarinho (Museu de Marinha).

Espada nº 5: Espada de Oficial de Marinha, copo com Coroa afagada, substituída por uma Estrela, (fabrico espanhol, Fabrica de Toledo). Tem marca e data de fabrico na lâmina: 1890. Encontram-se com alguma frequência espadas da Marinha Portuguesa, com esta origem e esta data, tendo provavelmente havido importantes encomendas nesse ano. Neste modelo, é notável a grande dimensão da Estrela Republicana de 5 Bicos (Museu de Marinha).

Espada nº 6: Espada de Oficial de Marinha do Padrão actual da República (fabrico alemão, Casa WKC de Solingen) (Direcção de Abastecimento da Marinha).

Imagem nº 1: Regulamento de Uniformes dos Militares da Marinha - RUMM, 1995. Estampa com pormenor da Espada Regulamentar: copo, lâmina e bainhas, com as respectivas dimensões (Colecção Particular).

Imagem nº 2: Cerimónia de Juramento de Bandeira, entrega das Espadas e dum exemplar dos Lusíadas aos novos Aspirantes, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (Revista da Armada).

Imagem nº 3: O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Saldanha Lopes, passa revista aos Cadetes, na Escola Naval.

Imagem nº 4: Cerimonial do Arco de Espadas em Casamento de Oficial da Armada. Fotografia datada de cerca de 1960. O primeiro Oficial à esquerda, com o posto de Segundo-tenente da Armada, é José Manuel Catalão Oliveira e Carmo (Colecção Particular).

Notas:

[1] Em 1901, a Coroa Saint Edward foi substituída no copo das espadas Regulamentares da "Royal Navy", por uma Coroa Tudor.

[2] Além da "Royal Navy" e das Marinhas do Países do Comonwealth, é usada também nas Marinhas de Espanha, Brasil e Grécia.

[3] O Infante Dom Luís ingressou na Escola Naval como Guarda-Marinha em 1846. Tinha então 8 anos.

[4] Instrumento de ferro ou de madeira para levantamento de pesos e de cargas. Existia uma muito célebre, colocada num dos pontões do Arsenal da Marinha, em Lisboa.

[5] Comando exercido de 1858 a 1861.

[6] Jorge e Santos ("Sirgueiria Bello"), Fornecedor da Casa Real, com loja sita no nº 103, Praça Dom Pedro IV (vulgo Rossio). As lâminas fabricadas tinham por marca F.A.J. Bello, no talão da lâmina.

[7] Um dos mais célebres espadeiros ingleses, que chegou até aos nossos dias.

[8] Em Toledo, onde se fabricavam espadas e facas desde pelo menos a ocupação árabe, o Rei de Espanha Carlos III fundou, em 1771, a Real Fabrica de Espadas, que começou a operar de forma industrial a partir de 1783, fabricando espadas e sabres para o Exército e para a Marinha de Espanha, mas também em grandes quantidades para países estrangeiros.

[9] Comissão criada para esse efeito em 1910. Em Arquivo Geral de Marinha, Documentação Avulsa, Caixa nº 1344, Uniformes/Fardamento.

[10] Idem.

Dr. Paulo Santos

N.R.
O autor não adota o novo acordo ortográfico.

VIGIA DA HISTÓRIA 60

LUTAS LIBERAIS

No decurso das lutas liberais muito poucos foram os oficiais da Armada Real que tomaram partido por Dª Maria II.

A fazer fé no Duque de Palmela, representante de Dª Maria e exilado na Grã-Bretanha, o 2º Ten. Francisco Xavier Auffdiener fora o único oficial da Armada Real que lealmente cumprira o seu dever para com a Rainha.

O 2º Ten. Francisco Xavier havia assentado praça em 1811 e prestara serviço em várias unidades navais, em Portugal e no Brasil. Enquanto no Brasil participara nas campanhas de Pernambuco, Sª Catarina, Maldonado e Rio da Prata, altura em que exerceu o comando de uma canhoneira e da escuna *Luís de Camões*. Regressado ao Continente, foi nomeado, em 11 de Outubro de 1824, comandante da escuna *Ninfa*, enviada em reforço para o Algarve. Em Junho de 1828, perante o malogro da tentativa de restauração, no Algarve, do poder de Dª Maria, o Ten. Auffdiener embarcou, no navio sob o seu comando, grande número de oficiais e soldados do Regimento nº 2 de Artilharia bem como refugiados políticos, transportando-os para Gibraltar. Em Gibraltar, aproveitando a estadia do comandante em terra, o piloto do navio conseguiu aliciar a guarnição voltando para Faro em 20 de Junho. Auffdiener, não podendo cumprir as ordens recebidas, que o mandavam seguir com o navio a reforçar a defesa da Madeira, seguiu para a Grã-Bretanha e dali para a ilha Terceira, onde só chegou em Dezembro do ano seguinte. Na ilha Terceira, em Janeiro de 1831, perante a iminência de ataque da esquadra miguelista, foi nomeado comandante do lugre *Boa Esperança*. Participou, em 1832, na expedição liberal ao Porto, como comandante da escuna *Liberal*. Em Novembro desse ano, assumiu o comando da corveta *Constituição*, tendo sido, para o efeito, promovido a Capitão-Tenente. Apesar da oposição da artilharia miguelista conseguiu sair do Porto, participando, com o navio sob o seu comando, na batalha do Cabo de S. Vicente. Em Janeiro de 1834 foi nomeado Intendente Geral da Marinha, na província oriental dos Açores, cargo que ocupou durante pouco tempo, já que veio a falecer em Abril do mesmo ano.

Com. E. Gomes

Fonte:

Documentos para a História das Cortes Gerais da Nação Portuguesa.

EVOCANDO MÓNACO

SETEMBRO 1953
QUANDO PELA 1ª VEZ PORTUGAL FOI CAMPEÃO MUNDIAL EM VELA

OS VELEJADORES CONDE MARTINS E LIMA BELLO CONQUISTARAM O CAMPEONATO MUNDIAL DE SNIPE

Para evocar os primeiros campeões mundiais portugueses de Vela, apesar de os conhecer e ter acompanhado de perto as suas brilhantes carreiras, recorri aos artigos, reportagens e depoimentos publicados na época, na antiga revista VELA, cuja edição Verão/Outono de 1953 não poupou espaço sobre a vitória portuguesa no campeonato mundial de 1953 na classe SNIPE, que tinha, na época, a nível mundial o maior número de embarcações registadas.

Tratou-se de um feito excepcional a merecer, passados 60 anos, a evocação, promovida pela Direcção do CNOCA no Museu de Marinha, onde se encontra exposto o snipe campeão, o «Garrancho-9294».

IX CAMPEONATO NACIONAL DE SNIPES
Leixões 20-24 Junho 1953

Campeões Nacionais: Conde Martins e Campos Carmo, tripulando o «Garrancho–9294», em representação do Centro de Vela de Lisboa da Mocidade Portuguesa.

Cito em primeiro lugar os comentários de um interessante artigo do vice-campeão nacional de Snipe, o velejador portuense Rui Moreira:

…Estas regatas foram realmente a consagração do novo Campeão Nacional, que acabou com raro brilho e um avanço fantástico.

…Achamos o título muito bem entregue. Conde Martins mostrou o seu real valor. Não foi por acaso, nem foi por sorte, nem foi por azar dos outros, que ele conquistou o Campeonato Nacional 1953.

…Não tenho dúvidas de que muito honrará a vela Nacional no Campeonato do Mundo em Mónaco.

Rui Moreira demonstrou aqui o *fairplay* entre desportistas, e a vitória portuguesa no Mónaco confirmaria, poucas semanas depois, a sua previsão.

CAMPEONATO DO MUNDO DE SNIPES
Mónaco 5-12 Setembro de 1953

CAMPEÕES DO MUNDO: ANTÓNIO JOSÉ CONDE MARTINS e FERNANDO LIMA BELLO, tripulando o «Garrancho-9294», em representação de PORTUGAL E DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE VELA (FPV).

Aqui, começo pela curiosa introdução do **Dr. António de Meneses**, director da revista Vela:

…Os leitores regozijar-se-ão com a leitura do artigo seguinte, da autoria de Fernando Lima Bello, proa campeão do mundo, pois a par de evidenciar o excelente comportamento da tripulação portuguesa, vencedora do Campeonato do Mundo em Snipes, disputado entre equipas de 15 nações nas águas de Mónaco, dá-nos a ampla medida dos seus conhecimentos técnicos e do seu espírito crítico, demonstrando que os velejadores portugueses correram estas regatas com verdadeira consciência da sua estratégia e do valor dos seus adversários.

Em seguida, da rigorosa relação *dos acontecimentos*, da autoria de **Fernando Lima Bello**, destaco os seguintes apontamentos mais relevantes:



…Antes de uma apreciação das várias tripulações, pela sua ordem de classificação, quero referir que havia quatro tripulantes femininas. Quando será que em Portugal as raparigas se começam a interessar pela Vela, em competição?





CAMPEÕES MUNDIAIS

…Sejamos então nós a iniciar o relato: Conde Martins é um leme esplêndido com boa mão de leme, muita capacidade de atenção, e dando importância a todos os pormenores, sem o domínio dos quais nunca se chega a campeão.

…Como proa, cumpre-me também acrescentar que não se trata apenas de um leme tecnicamente muito bem preparado (…jeitoso?), e que sabe ver bem o que se passa durante a regata e decidir bem e com rapidez, sem nunca perder a calma.

…Para provar, basta dizer que o proa podia ter sido considerado antes da partida, como o conselheiro da equipa, o que não era de estranhar, pois Conde Martins tinha dois anos de snipe, enquanto eu, além dos mesmos dois anos em snipe, tenho seis anos em sharpies de 12 m², o que parece que me daria maior soma de conhecimentos e de experiência. Porém, nas regatas quase me limitei a estar calado, pois tudo me parecia certo.

…A equipa norte-americana, vice-campeã, correu num excelente barco com velas extraordinárias, conseguindo um desempenho quase perfeito. Tom Frost, o leme, de 17 anos (como Conde Martins), é um poço de calma.

…Aliás, ele deve ter também uma grande mão de leme para fazer as bolinas que fazia com qualquer intensidade de vento.

…Os americanos eram dos que andavam mais, pois normalmente só o francês Poissant e nós, conseguimos algumas vezes lutar com êxito contra eles. Mas a facilidade com que nas outras ocasiões eles nos passavam, não tinha comparação com todos os esforços que tínhamos que fazer por um pequeno avanço.

A FIBRA DE CAMPEÃO

Outras notícias da época apontam a fibra deste jovem leme, que em 1951 transitou para a classe Snipe.

Em 1952 conquistou o 1º lugar no Campeonato da Frota de Snipes do Centro de Vela de Lisboa da MP; o 3º lugar no Campeonato Nacional de Snipe; e foi 1º na categoria de Snipe na XII SEMANA DA VELA, em Cascais, e na TAÇA D. NICOLAU FRANCO, em Leixões.

Esta regata foi, em especial, duramente disputada em mar aberto por 23 snipes, com vento fresco de Norte, e onde fez equipa com o proa Francisco Lacerda.

Em 1953 foi CAMPEÃO NACIONAL em SNIPES, na 9ª edição desta prova, com o proa Campos Carmo. Também foi vencedor das regatas internacionais de snipes que decorreram em PUNTA HUMBRIA, Huelva, desta vez com o proa Helder Freire.

Esta sua actuação terá constituído a confirmação determinante da selecção do jovem campeão nacional de snipes, CONDE MARTINS, para representar Portugal no Campeonato do Mundo, no Principado de Mónaco.

E como o proa habitual, Francisco Lacerda, estava indisponível por motivo de exames, a FPV decidiu seleccionar FERNANDO LIMA BELLO, dada a sua experiência em snipes e sharpiers de 12m², outra classe internacional de grande expansão na época. Além disso, ele conhecia as águas de Mónaco, pois em 1952 participara no Torneio da Páscoa em snipes.

A tripulação que se deslocou ao Mónaco foi constituída por um terceiro elemento, o proa Antunes Fernandes, que substituiria um dos efectivos, em caso de doença ou acidente.

JUSTIFICAÇÃO DESTE FEITO DESPORTIVO

Estas «clássicas» e agradáveis recordações de leitura desportiva tiveram eco entre o núcleo dos «clássicos da vela ligeira», que se reúne, habitualmente, em Belém. Eco que foi sendo propagado, informalmente, entre os clubes do Tejo e as diversas gerações de velejadores, pois este primeiro título mundial de campeões portugueses manteve-se por 28 anos.

O elevado número de participantes nesta louvável iniciativa do CNOCA veio confirmar o alto grau de desportivismo, companheirismo e orgulho que continua a animar e unir as várias gerações de velejadores e os diferentes estratos das comunidades ainda ligadas, em Portugal, por profissão ou dedicação, ao MAR.

Os meus sinceros agradecimentos aos organizadores, assim como aos que participaram neste convívio com os dois pioneiros campeões mundiais portugueses de Vela.

Foram eles que, vencendo as «magras» condições materiais da época, conseguiram hastear a bandeira de Portugal no mastro de honra, à frente da forte concorrência mundial, em provas em águas internacionais, na classe mais popular e numerosa da época.

AS CONDECORAÇÕES DOS CAMPEÕES

O Presidente da República, General Craveiro Lopes, em cerimónia privada, condecorou ambos com as Medalhas de Mérito Desportivo. A Câmara Municipal de Lisboa, por sua vez, condecorou-os com as medalhas municipais de Cultura Física, e a Mocidade Portuguesa com as medalhas de Dedicação e Assiduidade.

O ENGENHEIRO FERNANDO LIMA BELLO, o «proa campeão do mundo», prosseguiu uma brilhante carreira profissional e desportiva, sendo membro honorário do Comité Olímpico Internacional, e possui a Medalha Olímpica entre muitas outras.

O COMANDANTE ANTÓNIO JOSÉ CONDE MARTINS, com a especialização em navegação submarina e o tempo passado no mar, encurtou a carreira de velejador.

Uma curiosidade é que todas as suas vitórias foram com proas diferentes, por variados motivos, alguns imprevistos.

Também foi distinguido com a Medalha Olímpica, por ter sido considerado o melhor atleta amador em 1953.

O seu nome ficou gravado no Troféu Hub Isaacks que imortaliza os respectivos campeões, recebendo a taça "Prince Souverain de Monaco" e a "Coupe du Yacht Club de Monaco".

Curiosamente, iniciou a carreira de velejador na classe de "LUSITOS", no antigo Centro de Vela da Mocidade Portuguesa em Algés, onde residia.

O Lusito era, então, a embarcação portuguesa de instrução para jovens velejadores iniciados. Totalmente de concepção e construção nacional. Foi criada por três vultos pioneiros da vela portuguesa: projectada por Rudolfo Fragoso e Nuno Calado, e construída por mestre João dos Santos Brites, que também construiu o snipe «Garrancho», tal como largas dezenas de outras embarcações de alta competição internacional.

António José Conde Martins sagrou-se, com 13 anos, CAMPEÃO NACIONAL em LUSITOS, em 1949, recebendo o troféu "Nobre Guedes".

Mais tarde, durante as viagens de instrução de cadetes, venceu torneios em INGLATERRA. Antes da regata no N.E. *Sagres* Torbay-Lisboa, em 1955, venceu um torneio em Plymouth na classe «Redwing», e outro em Dartmouth, na classe «Dinghy».

Em Brest, venceu o torneio da classe «Vaurien», quando da regata Brest-Canárias, que o N.E. *SAGRES* também venceu. O cadete Pascoal Rodrigues foi o seu proa nestas provas.

CONCLUINDO: AMBOS, O COMANDANTE ANTÓNIO JOSÉ CONDE MARTINS E O ENGENHEIRO FERNANDO LIMA BELLO FORAM EM 1953:

OS MELHORES ENTRE OS MELHORES VELEJADORES DO MUNDO!

Carlos de Menezes Pitta

PERIPÉCIAS NA DESLOCAÇÃO AO MÓNACO



A Federação de Vela, com grandes dificuldades financeiras à época, não tinha previsto, no seu orçamento, a deslocação ao Campeonato Mundial de Snipes no Mónaco.

Foi João Costa Barata, director do Centro de Vela da M.P., com 16 anos de experiência a formar e treinar velejadores, o grande impulsionador da participação nacional nesta prova. Também, graças ao apoio do pai do proa Antunes Fernandes, proprietário de uma frota de táxis, foi superado o problema do transporte do snipe.

De início foi disponibilizado um carro «particular», capaz de aguentar a longa viagem de ida e volta. Mas acabou por se avariar antes do início da viagem. Este imprevisto motivou a substituição por um táxi Morris Oxford, «disfarçado» como reboque.

Com Antunes Fernandes ao volante, foram percorridos cerca de 2000 km em quatro dias. O proa suplente foi o condutor de serviço, durante toda a viagem, para Fernando Lima Bello descansar e chegar mais «fresco» a Mónaco, pois Conde Martins não tinha idade para conduzir (17 anos).

Durante a atribulada viagem dos três jovens velejadores com o «Garrancho-9294» a reboque, o «táxi» teve problemas de excesso de aquecimento, provocando inesperadas paragens para «arrefecer» o motor pouco habituado a tiradas tão prolongadas em estrada. Esta situação motivou o atraso na chegada a Mónaco, para a madrugada da véspera do dia do início do campeonato.

Por esse motivo, não conseguiram concretizar o plano para treinarem as rotinas da equipa nas águas da prova, já que esse dia foi destinado pela organização para a medição oficial das embarcações concorrentes.

Os futuros campeões mundiais nem sequer tinham feito uma regata juntos. Apenas velejaram uma vez no Tejo.

No entanto, iniciaram o campeonato alcançando um honroso 2º, atrás da favorita equipa americana de Tom Frost. Mesmo usando as «tradicionais» velas de algodão do Garrancho-9294, mais pesadas, do que a grande maioria dos outros concorrentes que já usava velas de «dracon».

Outra curiosidade digna de registo. Segundo Conde Martins «... pelo facto de termos ganho o Campeonato, foi-nos oferecida a estada no Hotel Paris (ainda hoje uma referência no Principado), sem o que não teríamos possibilidades financeiras para regressar a Portugal, dado a exiguidade de recursos de que dispunhamos».

Além da honra da vitória mundial, e das taças conquistadas, a oferta da conta do hotel também foi um prémio muito festejado...

Na viagem para Lisboa, repetiram-se os problemas do sobreaquecimento do motor do táxi, não obstante a revisão realizada numa oficina de Monte Carlo, aliás, já usada por Fernando Lima Bello na sua presença em regatas anteriores.

Na passagem pelos Pirinéus, repetiram-se as paragens motivadas pelo excesso de aquecimento.

Nesta fase, as duas taças foram usadas para levar a água e atestar o radiador, até à paragem forçada seguinte...

Já na fronteira do Caia foram agradavelmente surpreendidos, por um popular felicitando-os, com alegria, e exibindo uma reportagem do jornal A Bola, sobre a vitória dos campeões portugueses no Mónaco.

Na reta do Cabo ainda se partiu o engate do atrelado, obrigando-os a deixarem, ali mesmo, o conjunto snipe/atrelado, seguindo viagem rumo a Lisboa.

Mas ao atravessar Vila Franca de Xira, um agente da Polícia de Viação e Trânsito (PVT) mandou parar o táxi para lhes passar uma multa. Porquê? Por não terem tapado o sinal de reboque...

Depois de tantas peripécias, lá conseguiram chegar, com algum atraso, recompensado, porém, pela apoteótica recepção e desfile até ao Rossio onde no Palácio da Independência, no decorrer de uma sessão de boas-vindas, foram justamente homenageados por representantes da Mocidade Portuguesa e da Federação Portuguesa de Vela, na entusiástica presença de velejadores, familiares e amigos.

Valeu a pena!

DÁDIVA DE SANGUE

Dezembro. Mês em que celebramos o Natal. Festa do amor e da partilha.

Já pensou no que vai partilhar este Natal?

Desde que nasça a vontade de ajudar dentro de cada um de nós, a concretização é o passo mais fácil. Seja fazendo voluntariado ou doando bens alimentares, roupa, dinheiro, tempo, conhecimentos, ou mesmo o próprio sangue, a sensação com que se fica no final é que se recebeu mais com a experiência do que se deu.

A dádiva de sangue é simples, segura e rápida. Das dádivas dependem muitas vidas. Ajude neste Natal. Ofereça vida!

O sangue é um líquido vermelho e viscoso que circula no sistema vascular sanguíneo e tem como função a manutenção da vida do organismo.

É constituído em 55% por uma parte líquida, o plasma, e em 45% por uma parte "sólida", as células sanguíneas.

As células sanguíneas são classificadas em três grupos básicos: os leucócitos ou glóbulos brancos, que são células de defesa integrantes do sistema imunitário; os eritrócitos, glóbulos vermelhos ou hemácias, responsáveis pelo transporte de oxigénio; e plaquetas, responsáveis pela coagulação sanguínea.

O corpo humano de um adulto contém aproximadamente 5 litros de sangue, cerca de 7 a 8% do peso corpóreo. Quando existe perda abundante de sangue ou um dos seus constituintes se encontra deficitário há necessidade de receber uma transfusão de sangue. E todos sabemos que diariamente acontecem centenas de acidentes, cirurgias e queimaduras graves, bem como existem muitos portadores de hemofilia, leucemia e anemias. Os hospitais portugueses precisam de 90 mil unidades por ano.

Dado que todas as células sanguíneas são produzidas na medula óssea, e não é possível fabricá-las artificialmente em laboratório, a dádiva de sangue espontânea e periódica é fundamental.

Em Portugal é o Instituto Português do Sangue e da Transplantação (IPST) que tem por missão garantir e regular a atividade da medicina transfusional, assim como garantir a dádiva, colheita, análise, processamento, preservação, armazenamento e distribuição de sangue humano e de componentes sanguíneos.

É possível doar sangue nos Centros Regionais de Sangue de Lisboa / Coimbra / Porto, nas brigadas móveis de colheita e nos serviços de imunohemoterapia de alguns Hospitais, devendo sempre fazer-se acompanhar do bilhete de identidade ou cartão do cidadão.

Podem dar sangue todas as pessoas com bom estado de saúde, com hábitos de vida saudáveis, peso igual ou superior a 50kg e idade compreendida entre os 18 e 65 anos. Para uma primeira dádiva o limite de idade é aos 60 anos.

Todos os tipos de sangue são necessários!

Os homens podem dar sangue de 3 em 3 meses (4 vezes por ano) e as mulheres de 4 em 4 meses (3 vezes por ano), sem nenhum prejuízo para si próprios. Dar sangue não engorda, não enfraquece e não causa habituação. Todo o processo da dádiva demora em média 30 minutos.



Não se deve dar sangue em jejum. O ideal é tomar uma refeição ligeira sem álcool e sem gorduras, como por exemplo uma sanduíche e um sumo. Se almoçar, deverá completar as três horas de digestão antes de efetuar a dádiva.

O candidato a dador é sempre observado pelo médico, que avalia o seu estado de saúde mediante a história clínica e os seus hábitos de vida. A entrevista médica tem como objetivo salvaguardar a saúde do próprio dador, bem como a saúde do doente que irá receber o sangue. Depois da história clínica, o dador é submetido a um exame sumário com medição do pulso, da tensão arterial e doseamento da hemoglobina, para verificar se os glóbulos vermelhos são suficientes para dar sangue sem prejuízo para a sua saúde. Uma vez aprovado para a dádiva de sangue, irá ser atendido por enfermeiros na sala de colheita. É feita uma punção venosa num dos braços e são colhidos 0,45 L de sangue, o que corresponde a uma unidade de Sangue Total. Não há qualquer possibilidade de contrair doenças através da dádiva de sangue, pois todo o material utilizado é estéril e descartável e usado uma única vez.

Após a colheita o sangue é processado e os seus constituintes são separados por centrifugação. Assim é possível os doentes receberem apenas a parte do sangue que necessitam, isto é, podem ser transfundidos apenas com glóbulos vermelhos, plaquetas, fatores de coagulação ou plasma.

Simultaneamente ao processamento, são enviadas amostras do sangue para o laboratório a fim de serem submetidas a exames serológicos e imunohematológicos. Estes exames atestam a qualidade do sangue e classificam os tipos sanguíneos.

Geralmente os dadores não apresentam problemas durante a dádiva mas, apesar de todos os cuidados, alguns dadores podem sentir tonturas ou sensação de desmaio. Nessas situações deve-se avisar o enfermeiro ou o médico que o está a acompanhar, que procederá aos cuidados necessários à rápida recuperação. Normalmente estes sintomas devem-se a uma diminuição na tensão arterial e resolvem-se colocando a cabeça numa posição mais baixa em relação às pernas.

Após a dádiva os dadores permanecem no centro de colheita e é-lhes oferecido uma pequena refeição. Se o dador permanecer assintomático pode ir para casa, apesar de dever manter alguns cuidados ao longo desse dia: não fazer esforços com o braço onde se fez a punção, ingerir muitos líquidos, não praticar exercício físico intenso e abster-se de bebidas alcoólicas. O sangue doado é rapidamente reposto pelo nosso organismo.

Em resumo, doar sangue é um ato simples, indolor e não tem riscos para a sua saúde. Doar sangue é uma atitude necessária, de solidariedade, cidadania e amor.

Que este Natal seja MESMO a festa do amor e da partilha.

Desejo a todos umas boas festas!

Ana Cristina Pratas
1TEN MN

Devido ao comportamento e ao estilo de vida, algumas pessoas não devem dar sangue por estarem mais expostas a determinados agentes infeciosos, que podem comprometer a segurança da transfusão. Deste modo, **NÃO DÊ SANGUE SE:**

- alguma vez usou drogas por via endovenosa;
- teve contactos sexuais a troco de dinheiro ou drogas;
- teve contactos sexuais com múltiplos(as) parceiros(as);
- se foi parceiro sexual de qualquer dos grupos anteriores, de sero positivo VIH ou de portador crónico do vírus da Hepatite B ou C;
- teve um novo(a) parceiro(a) sexual nos últimos 6 meses;
- fez tratamento hormonal, transplante ou transfusão;
- tem Epilepsia, Diabetes insulino-dependente ou Hipertensão grave;
- teve parto nos últimos 6 meses ou cessou amamentação há menos de 3 meses;
- fez cirurgia, endoscopia, tatuagem ou *piercing* nos últimos 4 meses;
- fez tratamento dentário há menos de uma semana.

De manhã cedo… uma história de encantar para marinheiros…

Tentamos então imaginar, o inimaginável…

Oliver Ikor, In "O Século de Ouro dos Navegadores Portugueses", 2011.

A vida é feita de encruzilhadas. Cruzamentos em que voltar à esquerda pode ser um mau caminho e voltar à direita se afigura cheio de surpresas inesperadas… Há muitos anos, um médico jovem que gostava de ler e rabiscava papéis no silêncio, a que ele próprio não atribuía qualquer valor, recebeu um convite para escrever um artigo na Revista da Armada (RA). Esse artigo, que falava de factos da alma, pouco importantes para a maioria, foi valorizado…

Assim, ousadamente, algum tempo depois esse mesmo médico, primeiro-tenente, propôs a um determinado Almirante a eventual publicação de uma história especial. Essa história, que tinha um título infantil, ingénuo mesmo, chamou-se "A estrelinha do Céu". A história saiu e também foi valorizada, de um modo que muito espantou o autor…

Desde então e após essa encruzilhada, o médico nunca mais perdeu o caminho da escrita e o Almirante nunca deixou de o apoiar, na escrita e na vida… Pois a vida tem tempestades que só na escrita são capazmente refletidas. E este médico sentiu – talvez pela escrita – o isolamento a que alguns o quereriam votar, sentiu a doença grave de um filho, sentiu a descrença no caminho e por algumas vezes esteve prestes a desistir da escrita na RA.



Por vezes o Almirante era duro para o médico. Duro particularmente com os prazos da escrita, raramente com os temas, pois ao contrário do que muitos imaginarão, ao longo dos anos poucas ocasiões houve em que esse médico sentiu qualquer tipo de pressão ou censura, mesmo quando os temas eram polémicos… Ora os escritos foram polémicos vezes sem conta, pois esse médico tem uma propensão natural para se colocar em sarilhos, quando imperativos da alma (incompreensíveis para muitos) lhe impunham temas que outros esqueciam. Mais ainda, alguns desses escritos revelavam uma "vontade de querer mudar o mundo", que alguns teriam calado…

Assim, esse médico, que conheço bem, salvo imperativos institucionais compreensíveis na RA, pode sempre dar largas à sua "liberdade criativa", de uma forma rara, quer nos meios militares, quer fora deles… Essa liberdade define a Marinha, a Marinha intelectual, a Marinha dos navios, a Marinha das repartições… a noção de que qualquer homem pode ter ideias, pode ser livre dentro de si próprio e que isso não implica o não cumprimento da sua missão militar. Esse legado foi sempre defendido pelo Almirante descrito nesta história e, salvo melhor opinião, está na essência daquilo que somos. É a chama mais profunda da vida naval, aquilo que nos distinguiu de muitos outros ao longo da História e aquilo que nos continuará a distinguir…

Ora hoje, com a história em atraso, o médico em questão levantou-se de manhãzinha para produzir estas letras, esta *história de encantar*. É verdadeiramente uma *história de encantar* proporcionada pelas voltas da vida, pois quem diria que duas pessoas separadas por posto, função e idade, iriam ter uma tão longa caminhada… Só na Marinha, pensará o leitor a este tempo. Sim, só entre marinheiros, diz daqui o médico em questão, pois para os dois heróis desta viagem (…e para alguns outros de que outras histórias já falaram e de que muitas falarão ainda), foi uma viagem épica, que nunca vai acabar – pois a gratidão não tem prazo de validade e a memória escrita fica para sempre. Esta é a força da palavra.

Como em todas as histórias, ficará sempre algo por dizer, que as palavras não definem. Essa sensação íntima que a escrita é capaz de fazer sentir dentro de cada um de nós. Da relação profunda entre o médico e o Almirante, ficarão muitos episódios por contar. Esses entrarão para a categoria de "mito naval", ou serão alvo de outros escritos. Porque a viagem não acabou nem para o Almirante, nem para o médico… nem mesmo para a RA…

Um grande abraço para o Almirante na sua nova viagem. Sem ele teria sido muito mais difícil imaginar o inimaginável: que a vida e a escrita iam acontecer…

Doc

O parceiro ideal para melhorar a segurança

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Seja o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter êxito na era da guerra de informação.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções de intercepção de sinais e guerra electrónica para pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação.



www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº168

Norte (N)

♠ V 6 5 ♥ 9 4 ♦ R D 10 ♣ A V 8 5 4

Oeste (W)

♠ A D 4 ♥ R D V 10 5 3 ♦ 5 4 ♣ 3 2

Este (E)

♠ 10 9 8 7 ♥ 8 7 6 2 ♦ 3 2 ♣ D 10 9

Sul (S)

♠ R 3 2 ♥ A ♦ A V 9 8 7 6 ♣ R 7 6

E –W nvuln. Após a abertura de S em 1♦ e a intervenção em 1♥ de W, seguiu-se um leilão que levou S até 5 ♦, ultrapassando os 3ST que estavam sobre a mesa, convicto que seria uma melhor opção do que dobrar a defesa de 4 ♥, decisão que se considera muito agressiva e discutível. A verdade é que, apesar da má colocação de ♣ D, já que a de ♠ A era esperada, S conseguiu cumprir o seu contrato. Analise as 4 mãos e descubra como terá jogado, tendo recebido a saída a ♥ R.

Solução neste número

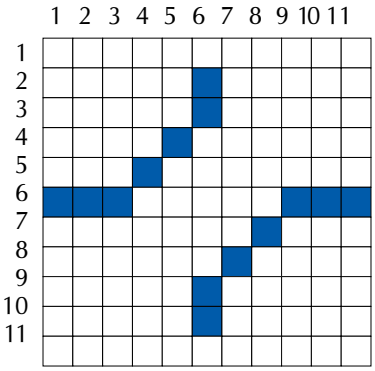
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 168

S pega de A, destrunfa a acabar no morto e joga ♥9 (carta chave) para baldar um ♣ se E não puder cobrir, o que é o caso. W atacará certamente ♣ e S faz de R, joga outro para o A e um terceiro para cortar, apurando assim 2 baldas para ♠ com entrada no morto em trunfo. Caso W tivesse continuado com ♥ corta na mão e faz o mesmo, e se jogar ♠ A e ♠ será igual para baldar a outra perdente nesse naipe. Se E tivesse coberto ♥9 cortaria para se defender do ataque a ♠, e então só lhe restava esperar pela boa colocação de ♣ D.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº449



Horizontais: 1 - Concreção mamilosa, formada no solo das cavidades subterrâneas pela queda lenta e contínua das águas. 2 – Viela; cidade da Suíça, capital do Cantão de Argóvia, nas margens do rio Aar. 3 - Tirar violentamente a vida a; nome científico do maque. 4 – Deus da Mitologia escandinava; falta uma para ser coralim (inv). 5 – Pedido de socorro; briosas na confusão. 6 – Resgatar. 7 – Ordeiros; embarcação estreita leve e rápida que desloca pouca água. 8 – Relativo à Ibéria; doença da pele, caracterizada por pequenas pústulas; 9 – Rumei na barafunda; escolher. 10 – Cidade e município do estado do Paraná, Brasil; o mesmo que ião (inv). 11 – Salamandra (Pop).

Verticais: 1 – Desertas; fogueira na qual os Antigos reduziam os cadáveres a cinza (pl). 2 - Transpirado; engana. 3 - Deusa do Mar, mãe das Oceânidas e de Ínaco, avó de Tétis; crise na confusão. 4 – Içam; tornam raro. 5 – Pátria; tomam de novo. 6 – Coisas pequenas e delicadas que se oferecem ou se dão. 7 – Povo caraíba da Guiana; no início de tonelada. 8 – Lago da Suécia central, à saída do qual se acha Estocolmo; ourela (inv). 9 – Manas; falta uma para ser início (inv). 10 – Cordilheira da Ásia Menor entre a Clícia e a Capadócia; o mesmo que goês (inv). 11 – O vento leste, entre os gregos; arenga (Pop.).

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 449

Horizontais: 1 – ESTALAGMITE. 2 – RUELA; AARAU. 3 – MATAR; LEMUR. 4 – ODIM; MILARO. 5 – SOS; RIBASOS. 6 - REMIR. 7 - PACATOS; IOL. 8 – IBEROS; ACNE. 9 – RUIEM; TRIAR. 10 – ASSIA; OINOI. 11 – SARAMANTIGA.

Verticais: 1 – ERMOS; PIRAS. 2 – SUADO; ABUSA. 3 – TÉTIS; CEISR. 4 – ALAM; RAREIA. 5 – LAR; RETOMAM. 6 – MIMOS. 7 – GALIBIS; TON. 8 – MAELAR; ARIT. 9 – IRMAS; ICINI. 10 – TAURO; ONAOG. 11 – EUROS; LERIA.

Carmo Pinto
1TEN REF

NOTÍCIA

PARTICIPAÇÃO DO NÚCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA NAS COMEMORAÇÕES DOS 150 ANOS DO MUSEU DE MARINHA

● Fundado a 22 de julho de 1863 pelo Rei D. Luís, o Museu de Marinha celebrou este ano com um abrangente programa de comemorações os seus 150 anos de existência.

Pela importância de que uma tal efeméride se reveste e pela apetência que tais acontecimentos constituem para a comunidade radioamadorística mundial, o Núcleo de Radioamadores da Armada (NRA) não poderia ter deixado de se associar às celebrações, enriquecendo-as com o seu contributo.

Foi nesse sentido que durante a semana em que decorreu o Congresso Mundial dos Museus Marítimos, este ano realizado em Portugal, o NRA, com uma estação especial, à qual a Autoridade Nacional de Comunicações – ANACOM consignou o indicativo de chamada CR5150NM, montada na entrada do Pavilhão das Galeotas, levou a inimagináveis recantos do Globo o nome do Museu de Marinha, e com ele um pouco da nossa História Naval. Um pequeno contributo para o engrandecimento da nossa identidade nacional. Dali, da entrada das Galeotas, o NRA com aproximadamente 2.000 QSOs distribuídos por três diferentes modos de emissão, SSB, CW e PSK31, estabeleceu contacto com 62 países, facto consubstanciado num cartão de QSL que, apoiado pela Comissão Cultural da Marinha, será enviado a todos quantos nos deram o privilégio de connosco ter contactado.



NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM AN RES José Carlos da Palma Mendonça nomeado para membro da Comissão do Domínio Público Marítimo ● CMG AN Paulo António Pires nomeado Diretor da Administração Financeira ● CMG José Manuel Ministro Ribeiro da Costa nomeado Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal em Díli (Timor Leste) ● CFR Paulo Jorge de Oliveira Inácio nomeado Capitão do Porto da Figueira da Foz ● CFR Humberto Renato da Silva Rocha nomeado representante da Direção Geral da Autoridade Marítima na Comissão Interministerial de Limites e Bacias Hidrográficas Luso Espanholas.

RESERVA

● CMG Carlos Miguel Reis Silva de Oliveira Lemos ● CMG SEL António Pereira ● CMG MN Carlos Manuel Serra Andrade Brízido ● CFR SEF António dos Santos Pereira da Costa ● CFR João Luís Suzano Antunes Dias ● CFR Rui Fernando Arrifana Horta ● CFR Paulo Alexandre da Graça Guimarães ● CFR José Manuel Costa Miranda ● SCH E Mário da Piedade Serra ● SCH A João dos Santos Roque ● SAJ CM Victor Manuel Mateus Mendonça ● SAJ E Joaquim Paulo Martins Gouveia ● SAJ L Carlos Fernando Lino Pereira ● CAB L Silvino Venda Morgado.

REFORMA

● SMOR FZ Manuel Valdemar de Pinhão Bizarro ● SCH A José Marques Nunes ● SCH A José de Sousa e Castro ● SCH MQ João da Silva Nunes Filipe ● SCH ETA Jorge do Nascimento Nicolau ● SCH SE José Cristóvão Dias ● SAJ E Carlos Manuel da Silva Gomes ● SAJ M José Fernando Abreu Ramos Cabrita ● SAJ FZ Maurício Nogaro Peixeiro ● SAJ FZ Manuel Joaquim Gabriel Carocinho ● SAJ CM Victor Manuel Figueira Maneta ● SAJ MQ António Mendes Gonçalves ● CAB CM Armando Nogueira de Sousa ● CAB M Hélder Augusto Rosa Pereira da Costa ● CAB M Joaquim Manuel Aires Lopes ● CAB B José Adérito Fernando Pereira.

CORRECÇÃO

Na RA478/Set-Out2013, em Notícias Pessoais, onde se lê: 2TEN Catarina Martins Nunes nomeado Comandante do NRP *Águia*, deve ler-se: 2TEN Ana Catarina Martinho Nunes nomeada Comandante do NRP *Águia*.

FALECIDOS

● VALM REF António Gonçalves Ramos ● CMG REF Jorge Teles de Faria Correia Bastos ● CMG REF Jorge Manuel Roxo de Ramos Bandeira ● CFR EMQ REF Fernando da Conceição Quitério de Brito ● CTEN REF ATI João Manuel Oliveira de Sousa Robalo ● 1TEN ST - MEC REF Joaquim Marques Vaz ● 1TEN SG REF Alberto Pinto Morais ● SMOR FZ José Guerreiro Joaquim ● SMOR UN REF Sebastião Lopes de Almeida ● SMOR H REF Mário Rui Henriques Florêncio ● SMOR TR REF Joaquim José Filipe Ventura ● SMOR FZ REF João Francisco Pereira ● SCH A REF José Rodrigues Rodrigues ● SCH L REF José Isidro Carvalho Canoa ● SCH TF REF Manuel Francisco Ramalhete ● SAJ CE REF José Carujo Amâncio ● SAJ CE REF José António Mourato ● SAJ SE REF João Gonçalves das Neves ● SAJ SE REF Aurélio Neves ● SAJ CM REF Aristides Cordeiro de Sousa ● SAJ T REF Mário Correia de Lemos Coutinho ● SAJ E REF Orlando Ivo Celestino ● SAJ A REF João Marques de Figueiredo ● 1SAR TF REF António Joaquim da Silva ● 1SAR L REF Manuel Filipe Vicente ● 1SAR CM REF Manuel da Costa ● 1SAR M REF Joaquim José Cardim Palhinhas ● 2SAR FZ DFA REF Manuel Joaquim Damásio Garcia ● CAB CM REF Manuel Januário Fresco ● CAB L REF Adelino José da Silva ● CAB TFH REF António dos Santos Francisco ● CAB CM REF Ulisses Amaral da Silva ● CAB CM REF José Joaquim Rualde ● CAB E Licínio Amândio Alves Torga ● CAB TFH RES Eduardo José Martins ● CAB FZ REF José Manuel dos Santos Fonseca ● CAB L Alfredo António Pedrosa Moiteira ● CAB TFD REF António Saavedra Rebelo ● Guard 1CL PEM APOS Francisco Gaspar Barrento ● Farol 1CL QPMM APOS José Victor Mendonça ● Patrão 1CL QPMM ATI António do Rosário Rodrigues Gonçalves.

CONVÍVIOS

NRP *COMANDANTE JOÃO BELO*

● Realiza-se no próximo dia **8 de dezembro**, nas Caldas da Rainha, o 1º convívio nacional de todas as guarnições do NRP *Comandante João Belo*.
Contactos para informações e inscrições:
vitmanfmo@gmail.com, vmfmoreira@hotmail.com
Tel. 218069431 Tlm. 964510500

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE FERREIRA DO ZÊZERE



● Realizou-se no dia 5 de outubro, mais um encontro da Associação de Marinheiros do concelho de Ferreira do Zêzere. Este evento iniciou-se pela manhã, com Assembleia Geral para aprovação de contas e eleição de Corpos Sociais para o biénio 2013-15. Depois, já com a presença do Presidente Câmara Municipal, Dr. Jacinto Lopes, e o representante da Assembleia de Freguesia, Domingos Casimiro, foi servido um almoço no Restaurante "A Grelha", a que se juntaram familiares e amigos num total de 120 convivas.

20º ANIVERSÁRIO DA 2ª INCORPORAÇÃO DE FUZILEIROS DE 1993



● Comemorou-se no passado dia 5 outubro, o 20º aniversário da 2ª escola de 93. O convívio teve encontro na "Casa Mãe" – Escola de Fuzileiros, tendo como agenda uma visita guiada ao Museu do Fuzileiro e o tradicional mergulho na Pista de Lodo, terminando com um almoço na Associação de Fuzileiros do Barreiro.

Entre os convidados salienta-se a presença do Sr. Mário Manso que tem uma grande estima na Família dos Fuzileiros.

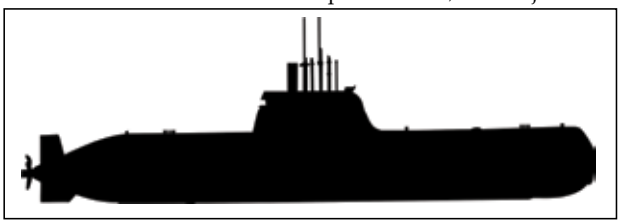
Em nome de todos os presentes fica um agradecimento ao Comandante do CCF, Almirante Cortes Picciochi, por nos ter autorizado tal evento, assim como à Escola de Fuzileiros e a todos os que nos acompanharam.

" FUZILEIRO UMA VEZ, FUZILEIRO PARA SEMPRE ".

100 ANOS
SUBMARINOS EM PORTUGAL

5ª ESQUADRILHA 2010-

Foi no dealbar do século XXI que, após mais de quatro décadas de operação dos submarinos da classe *Albacora*, começou o processo de substituição dos submarinos da 4ª Esquadrilha. De entre as várias opções, o projeto alemão acabou por ser o aceite, tendo o contrato de construção sido estabelecido com o estaleiro *HDW (Howaldtswerke-Deutsche Werft GmbH)* de *Kiel*, e assinado em Lisboa a 21 de abril de 2004. Denominados pelo tipo 209PN, o NRP *Tridente* e NRP *Arpão* são submarinos oceânicos de elevada autonomia, baseados na junção dos modelos alemães U-209 e U-212A, equipados de acordo com requisitos operacionais adaptados às necessidades do Estado Português.



As características principais dos submarinos da 5ª Esquadrilha são as seguintes:

Deslocamento à superfície	1.842	toneladas
Deslocamento em imersão	2.020	”
Comprimento máximo	67,90	metros
Boca	7,25	”
Calado	6,6	”
Cota máxima operacional	+ 350	”
Velocidade máxima à superfície	+ 10	nós
Velocidade máxima em imersão	+ 20	”
Autonomia máxima (bateria e AIP)	12.000	milhas

Uma das inovações importantes é o facto de serem equipados com um moderno sistema, o *AIP* (*Air Independent Propulsion*), que permite a carga da bateria mesmo em imersão profunda, não necessitando de estar à cota periscópica para tal. O sistema em questão recorre ao uso de hidrogénio e oxigénio, armazenados em tanques especiais, que através de uma reacção química produz energia eléctrica e água. Esta capacidade, associada aos dois motores de combustão interna, dá aos submarinos da classe *Tridente* uma projeção intercontinental, transformando o espaço oceânico mundial num tabuleiro de xadrez, onde os submarinos são peças com liberdade total.

Mas é na sua capacidade operacional/tática que o fenómeno tecnológico supera todos os dados anteriores. Aperfeiçoado para além do limite humano, os submarinos da classe *Tridente* apresentam reduzidíssimas assinaturas acústica, radar, electromagnética e térmica, colocando-os no topo da lista dos submarinos convencionais mais furtivos do mundo. Contam ainda com o *Integrated Sensor Underwater System* (ISUS), sistema que integra, monitoriza, controla e gere todos os sensores internos multi-espectro (sensores acústicos passivos e/ou ativos, electromagnéticos e óticos) e externos, fundindo os dados num panorama tático único, e que permite ainda a atribuição e controlo de armas sob a forma integrada. Para perscrutar o espectro electromagnético esta classe possui o detetor/intercetor de comunicações (COMINT), o detetor/intercetor de emissões radar (ELINT), o detetor de emissões laser (LWS) e o radar de baixa probabilidade de interceção (LPI).

E se os sensores primários de bordo proporcionam conhecimento, o denominado *situational awareness*, as armas que equipam os *Tridente* conferem-lhes poder. Para tal estão equipados com 8 tubos lança armas que permitem o lançamento de: *Sub-Harpoon Block II-G* (mísseis subsónicos mar-mar e mar-terra, com uma precisão de menos de 1 metro e com alcances superiores a 100Km); torpedos filo-guiados de longo alcance *Black Shark* (alcances superiores a 50Km e que estando ligados ao submarino por uma fibra ótica, servem também como sensor avançado); minas *Murena* (minas anti-navio e/ou anti-submarino). Para defesa própria possuem um moderno sistema integrado de defesa anti-torpédica ativo. Também os indispensáveis sistemas de comunicações sofreram melhorias assinaláveis, com o incremento da capacidade SHF SATCOM, as modernissimas comunicações submarinas digitais e a antena rebocada que permite receber comunicações até à máxima cota de operação.

A cota máxima de operação, superior a 350 metros, associada à incerteza da sua posição, poder e diversidade bélica, bem como a capacidade dos seus sensores, eleva o seu grau de dissuasão a um patamar único.

A cerimónia de lançamento à água ocorreu no dia 15 de julho de 2008 para o *Tridente*, e a 19 de junho de 2009 para o *Arpão*, sendo que as entregas formais à Marinha portuguesa ocorreram a 17 de julho e 22 de dezembro de 2010, respetivamente.

A formação e treino tiveram início em 2007, com uma formação geral, à qual se sucederam muitas outras específicas dos equipamentos, segundo um planeamento intenso. Posteriormente o *System Instructions* (SI) permitiu, já num ambiente de guarnição constituída, o estudo do navio e de todos os seus sistemas, agora como “um todo”, ao contrário dos sistemas anteriormente estudados de forma isolada e desintegrada. O SI constituiu assim a primeira das três fases finais da formação que, juntamente com o “Treino a Cais” e o “Treino de Mar”, permitiram o adestramento na operação e navegação submarina em segurança.

Enquanto decorria a formação e treino das guarnições, a Marinha edificou as infraestruturas de apoio logístico, num esforço assinalável de renovação organizativa, tecnológica e de conhecimento, permitindo assim assegurar as necessidades desta classe de navios.

O *Tridente* entrou pela primeira vez no porto de Lisboa a 2 de agosto de 2010, e o *Arpão* a 30 de abril de 2011.

Chegados a Portugal, os *Tridente* iniciaram imediatamente um intenso programa de treino próprio, tanto com o objetivo de aumentar os padrões de prontidão das guarnições como testar as capacidades e sistemas que equipam a classe. Associado a estes objetivos que por si só são concorrentes, havia a garantir que todas as anomalias eram detetadas e reportadas ao estaleiro *HDW* de modo a assegurar a sua reparação aquando da docagem de garantia, sensivelmente um ano após a entrega.

Navios com capacidades muito superiores aos das anteriores esquadrilhas, os *Tridente*, apesar de terem só 3 anos de operação, desempenharam já missões muito exigentes em termos operacionais/táticos. Exemplo disso é a participação do *Tridente* no *Noble Mariner 2010*, *Bold Monarch 2011*, *FleetEx 2012*, *Certificação do Sistema de Lançamento de Mísseis Sub-Harpoon*, *INSTREX 2013*, *Operação Active Endeavour* e *SEABORDER 2013*. Ou a participação do *Arpão* no *CONTEX/PHIBEX 2011*, *Noble Mariner 2012*, *Operação Active Endeavour 2012*, *INSTREX 2013*, *SPONTEX 2013* e *colaboração com o FOST*.

Enquadrando as características dos novos submarinos no contexto histórico português de domínio do espaço marítimo mundial, e não descurando a componente geopolítica actual da sua posição na União Europeia como país periférico, isolado dos principais centros culturais, industriais, comerciais e das redes de transporte terrestre, os submarinos da classe *Tridente* reforçam a posição central de Portugal e de extraordinário valor geoestratégico, com acesso desimpedido a todo o Mundo por via do seu espaço marítimo.

No ano em que se comemora o centenário da operação de submarinos em Portugal, estes mesmos 100 anos que separam o *Tridente* do *Espadarte*, criam entre si uma barreira tecnológica inimaginável. Autonomia, alcance, mobilidade, discrição, deslocamento, cotas de operação, capacidade ofensiva e de deteção, capacidades de comando, controlo, comunicações e informações. Tudo foi exponenciado por uma evolução tecnológica que parece não ter limites...

Colaboração da ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

100 ANOS
SUBMARINOS EM PORTUGAL

5ª ESQUADRILHA 2010-

